# LE RÉSEAU FERROVIAIRE SHINKANSEN

## Une entreprise nationale, reflet du Japon contemporain



新幹線：国の誇り

Richard Leclerc, Ph.D

*Du même auteur:*

**L'Infrastructure ferroviaire de la région du Québec-Labrador.(1986)**

**Histoire de l'Éducation au Québec: Des origines à nos jours. (1989)**

**La Politique ferroviaire québécoise: une étude géographique. (1991)**



Dépôt légal - 3e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

ISBN 2-9801397-3-4

# RÉSUMÉ

Faisant appel aux fondements de la géographie des transports, nous nous sommes servis des cadres conceptuels de ce champ disciplinaire pour les appliquer à l'aménagement du territoire et au développement économique régional. En mettant en pratique les travaux déjà engagés, l'objectif était d'analyser, à partir d'une approche systémique, les rapports existant entre les actions du gouvernement japonais et l'essor du réseau ferroviaire Shinkansen. Un autre objectif de cette analyse était d'examiner la fonction qu'a occupé le gouvernement comme agent de promotion du transport sur rail. En matière de transport ferroviaire à grande vitesse, le rôle qu'ont pu avoir les politiques japonaises sur l'organisation spatiale et le développement économique régional, n'avait que peu été étudié. La recherche a permis d'analyser quels ont été les processus ayant contribué à ces interventions sur l'essor du réseau Shinkansen depuis le début des années 1960. L'étude a établi qu'il existait un lien entre cette politique, l'aménagement du territoire et le développement économique régional des zones pourvues de ces infrastructures construites avec l'aide du gouvernement japonais.

**MOTS-CLÉS**: Réseau ferroviaire Shinkansen, Gouvernement du Japon, Aménagement du territoire, Développement économique régional.

# RÉSUMÉ EN JAPONAIS

## 私の専門：新幹線

リシャル　レクレル

私の専門分野は人文地理学です。この専門分野はとても広いです。日本で私は新幹線の輸送体制を研究します。私の研究は、新幹線の開発についてです。

鉄道はとてもいい交通機関です。この交通機関は、地方に住んでいる人々を運ぶためにとても経済的です。そして、日本では鉄道がとても発達しています。しかし、ケベックは人口が少ないので、鉄道のような公的交通機関ではなく、車のような私的な交通機関にたよっていました。鉄道は交通機関全体の５％ぐらいだけで、車が８０％ぐらいです。

今、ケベックでも観光客のために公的交通機関の必要性が出てきています。そして、日本の新幹線に関心があります。日本の新幹線の発達には、政府の地域政策が大きな影響を与えていました。このような日本の地域政策が新幹線に及ぼした影響については、まだ全体として西洋の分析の方法によっては研究されていません。私は日本の政治的環境や社会的環境が新幹線の開発にどう影響したかを、運搬の地理学の基礎を使って、研究したいと思います。

目　標：

私の研究の目標は二つあります。

１．新幹線開発の土台と構造は、何ですか。
２．日本の地域政策が新幹線の開発に及ぼした影響は何ですか。

この研究によって、日本政府の地域政策と新幹線の開発とを結びつけることができると思います。

研究の貢献と適切さ：

この研究は、ケベックでの高速鉄道の改良のための知識として有効です。また、この研究は、ケベックの地理学の分析モデルの正しさを確かめるためにも使えます。日本の鉄道体系の分析は、今までに北米と同じ方法ではされていませんから、学問的にも価値があると思います。

結　論：

日本とケベックの国の目標に照らして、この研究はとても適切で戦略的です。なぜなら、それはケベックが高速鉄道の建設のための調査をすることにもなるからです。また日本の政府も国際的パートナーとの技術交流の機会を増やしたいと思っているからです。

# SYMBOLES

Les symboles suivants sont utilisés dans cette recherche pour tous poids, mesures et valeurs monétaires, et ce, en conformité avec le système international d'unité (S.I)

dB: Décibel

mm: Millimètre

t: Tonne métrique

km: Kilomètre

km/h: Kilomètre par heure

M: Million

G: Milliard

T: Trillion

$: Dollar

¥: Yen

# AVANT-PROPOS

La présente recherche sur le réseau ferroviaire Shinkansen a été réalisée dans le cadre d'un stage postdoctoral mené à l'Institut de Géoscience de l'Université de Tsukuba (Japon).

L'aboutissement de cette recherche est le fruit du support constant de nombreuses personnes qui m'ont appuyé pour la mise en oeuvre et la rédaction de cette recherche.

Je désire remercier le corps professoral de l'Institut de Géoscience de l'Université de Tsukuba qui a accepté de soutenir mes travaux. Soulignons, en particulier, l'apport précieux du professeur Nobuo Takahashi qui a consenti à m'accueillir comme chercheur postdoctoral et de monsieur Koumei Matsumura qui a agi comme tuteur.

La réalisation de cette vaste entreprise n'aurait guère été possible sans le soutien et l'aide technique qui me furent fournis lors de mes visites sur le terrain par les mandataires des entreprises ferroviaires opérant sur le territoire étudié. Parmi ces personnes signalons: messieurs Toru Fukushima et Tatsushi Morishita de la Division de la planification (Section internationale) à la Compagnie de transport ferroviaire des passagers du Tokaido (JR Central).

# TABLE DES MATIERES

## DEUXIEME PARTIE
## Le réseau ferroviaire Shinkansen: De l'équipement d'État à la privatisation



## TROISIEME PARTIE
## Le réseau ferroviaire Shinkansen: Une des bases de la stratégie gouvernementale de réorganisation géo-économique du Japon

# INTRODUCTION A L'ÉTUDE DU RÉSEAU SHINKANSEN

La discipline géographique, en raison de l'accent qu'elle met sur l'étude des interrelations spatiales des éléments physiques, socio-économiques et politiques, offre un angle idéal d'observation des rapports existant entre une politique gouvernementale et son ascendance sur un espace. Elle propose sur les plans théorique et méthodologique des instruments privilégiés pour aborder une problématique de recherche centrée sur l'analyse des impacts d'une politique des transports sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Cette étude devrait permettre non seulement d'examiner le processus d'influence spatial du Shinkansen (train à haute vitesse reliant les principales villes du Japon) mais aussi d'insérer cette démarche dans le contexte global du développement de l'archipel nippon dans cette période cruciale (années 1960) de son accession au rang de grande puissance industrielle.

En mettant en pratique les travaux déjà engagés par l'auteur (1), l'objectif sera d'étudier, à partir d'une approche systémique, les raisons ayant amené le gouvernement du Japon à intervenir dans l'établissement du réseau ferroviaire Shinkansen. Le but de cette recherche est d'examiner la fonction qu'il occupe comme agent de promotion du transport sur rail.

Par rapport aux priorités de plusieurs gouvernements à l'échelle internationale (p. ex. l'Allemagne, l'Australie, la Corée, l'Espagne et la France) dans ce domaine, cette recherche s'avère pertinente en fonction du développement de plusieurs projets de liaisons ferroviaires à haute vitesse. Elle permettra d'améliorer et d'approfondir des notions qui seront d'un apport certain pour l'avancement de ces connaissances ainsi que pour la vérification d'un modèle d'analyse géographique des chemins de fer qui a déjà été éprouvé avec succès dans le cadre québécois. Peu de travaux ont été menés jusqu'à ce jour afin d'examiner le système ferroviaire japonais en fonction d'un cadre d'analyse conçu pour l'étude de chemins de fer nord-américains.

---

(1) LECLERC, Richard (1991) La politique ferroviaire québécoise et l'organisation du territoire (1867-1990).

La présente recherche porte sur l'ensemble du Japon. Toutefois, l'étude s'intéressant au réseau Shinkansen, le territoire à l'étude portera plus spécifiquement sur les îles de l'archipel qu'il dessert, c'est-à-dire Kyushu et Honshu (figure I).

Localisé en Asie de l'Est, le Japon est une île qui partage ses frontières maritimes avec la Chine, la Corée, les États-Unis et la Russie. D'une superficie totale de 377 727 $km^2$, la majorité de ses citoyens résident sur la principale île de la nation, soit Honshu. Par ailleurs, 61,6% de la population nippone se concentre dans les régions du Chubu, du Kanto et du Kinki (mégalopolis Tokyo-Osaka, territoire ne comptant que pour 27,5% de l'étendue globale du Japon, laissant le reste du pays moyennement occupé [(2)].

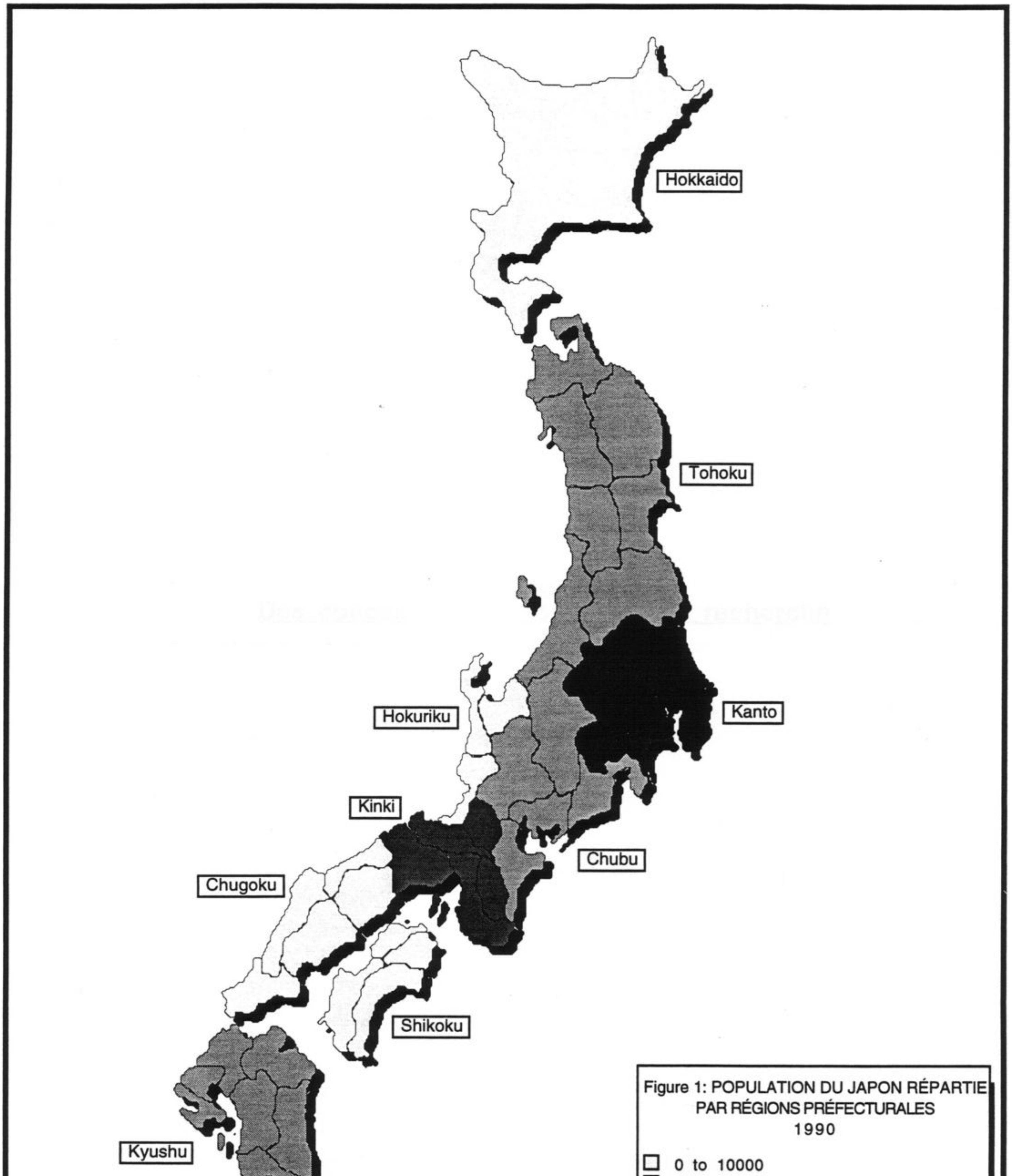
La recherche propose d'atteindre des objectifs centrés sur la compréhension du dynamisme des éléments porteurs de changements dans la société japonaise, telle que l'évolution de l'aménagement du territoire et du développement économique régional en relation avec l'avènement du Shinkansen. Il vise à établir des liens entre les composantes physiques et humaines du milieu japonais. Le but spécifique de la recherche sera d'examiner si, comme dans plusieurs nations, le gouvernement nippon a joué un rôle prépondérant comme agent d'intervention, de canalisation et de promotion dans le développement ferroviaire, ainsi qu'en matière d'aménagement et de développement économique régional.

Le transport ferroviaire s'avère le moyen idéal, tant au point de vue technique qu'économique, pour déplacer à faibles coûts des passagers sur de moyennes distances et sur un territoire fortement densifié. L'expérience du réseau Shinkansen l'a prouvé. En cette matière, le rôle joué par la politique gouvernementale japonaise n'a pas été étudié dans son ensemble, suivant un modèle d'analyse géographique occidental.

Faisant appel aux fondements de la géographie des transports, nous nous servirons des cadres conceptuels de ce champ afin de les appliquer à l'aménagement du territoire et au développement économique régional au sein de l'environnement japonais. En mettant en pratique les travaux déjà engagés par certains géographes canadiens, japonais et québécois (p. ex. Aoki, Eliot Hurst et Pouliot), notre objectif sera d'identifier et d'analyser, à partir d'une approche systémique utilisée dans le cadre de la thèse de l'auteur aux fins de l'étude de la politique ferroviaire québécoise, quels seront les impacts des interventions de l'État japonais sur l'essor de ce réseau.

---

(2) JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1992) Japan Statistical Yearbook 1992. pp. 5, 7 et 29.


Hokkaido
Tohoku
Kanto
Hokuriku
Kinki
Chubu
Chugoku
Shikoku
Kyushu
Figure 1: POPULATION DU JAPON RÉPARTIE
PAR RÉGIONS PRÉFECTURALES
1990
0 to 10000
10001 to 20000
20001 to 30000
30001 to 40000
Echelle 1: 8 330 000

# PREMIERE PARTIE
## Des concepts aux hypothèses de recherche

# CHAPITRE I

# DES CONCEPTS POUR ÉTUDIER LE RÉSEAU SHINKANSEN

## 1.1 UN RÉSEAU, UNE NATION ET DES FORCES

Inspiré de la théorie des systèmes, le cadre conceptuel (figure 1.1) est une représentation des relations d'interdépendances appréhendées entre des dimensions dynamiques et complémentaires (intrants, processus de transformation, extrants et résultats) qui concourent à l'accomplissement et à la perpétuation de l'équilibre propre au système. Ces dimensions s'agencent avec les composantes suivantes: les forces sociétales, le gouvernement, la politique gouvernementale d'aménagement du territoire et développement économique régional ainsi que le programme Shinkansen, lesquelles s'insèrent dans un cadre géographique appelé: l'État japonais.

Centre de ce système ouvert, le gouvernement est en constant rapport avec les éléments qui évoluent dans son environnement. Dans ce processus, il s'alimente d'intrants. Selon Easton (3), les intrants sont des stimuli prenant la forme de demandes ou de soutiens qui sont le produit de personnes ou de collectivités appelées, pour les besoins de la recherche, les forces sociétales.

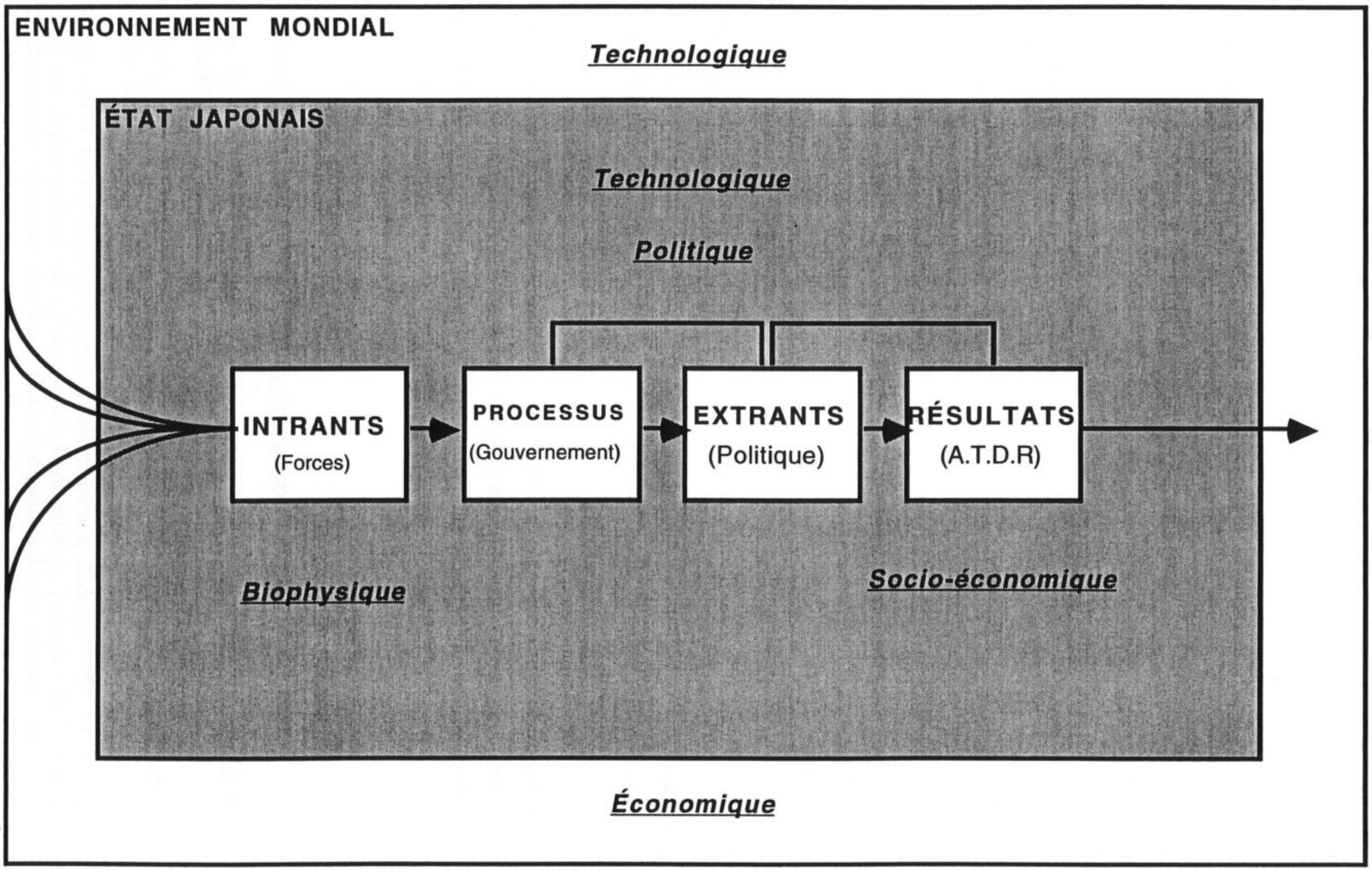
Les éléments environnementaux (p. ex. politique) possèdent des attributs explicatifs quant au fonctionnement du système gouvernemental (4). Leur incidence sur cet ensemble est indéniable; néanmoins, ils ne justifient pas les orientations qu'ils empruntent. Ces éléments existent dans l'environnement et incarnent une fonction passive tant qu'ils ne sont pas médiatisés par des forces sociétales qui les assimilent, les endossent (ou les rejettent) pour finalement les convertir

---

(3) EASTON, David (1966) Systems Approach to Political Life. pp. 7-10.

(4) SIMEON, Richard (1976) Studying Public Policy. p. 567.

**Figure 1.1: CADRE CONCEPTUEL DE RECHERCHE**



en demandes ou en appuis auprès du gouvernement (5). Ce processus vise à harmoniser le système au contexte engendré par son entourage. Ainsi, les facteurs environnementaux ne doivent pas être perçus comme les déterminantes causales des politiques, mais plutôt comme des éléments exogènes influençant leur conception.

Le gouvernement en tant qu'agent de transformation se doit de s'ajuster et d'adopter des buts compatibles aux attentes de ses commettants. Pour ce faire, il dispose de structures politiques et administratives lui permettant de métamorphoser les intrants en extrants. Ce processus débouche habituellement sur une politique (6). Empruntant diverses formes, elle est un amalgame de lignes directrices dont la finalité est de transposer en résultats, par des actions apparentes, les demandes issues des forces les ayant provoquées.

Dynamique, le système génère des retombées qui sont redistribuées au sein de l'État et, d'autre part, sur la structure qui l'a suscité (7). La rétroaction fournit des données permettant de jauger l'atteinte des buts fixés préalablement et de s'assurer du respect des valeurs basilaires ayant concouru à leur naissance. De plus, ce processus permet au système de s'ajuster et de réorienter, si le besoin s'en fait sentir, les objectifs et moyens mis en oeuvre pour les réaliser.

A la lumière de cette présentation, il appert que l'analyse systémique cautionne l'étude des composantes et des interrelations caractérielles de la problématique. Chaque élément occupe un rôle et un champ d'action à l'intérieur du système, justifiant ainsi les mécanismes de cet ensemble.

Par ailleurs, la démarche retenue offre la chance de montrer une succession de fonctions dynamiques qui conduisent à l'adoption d'une politique (figure 1.2). Cette approche propose la dissection minutieuse du processus global ayant concouru à sa création permettant ainsi de répondre aux interrogations soumises par Dye (1975) pour de telles analyses (8).

---

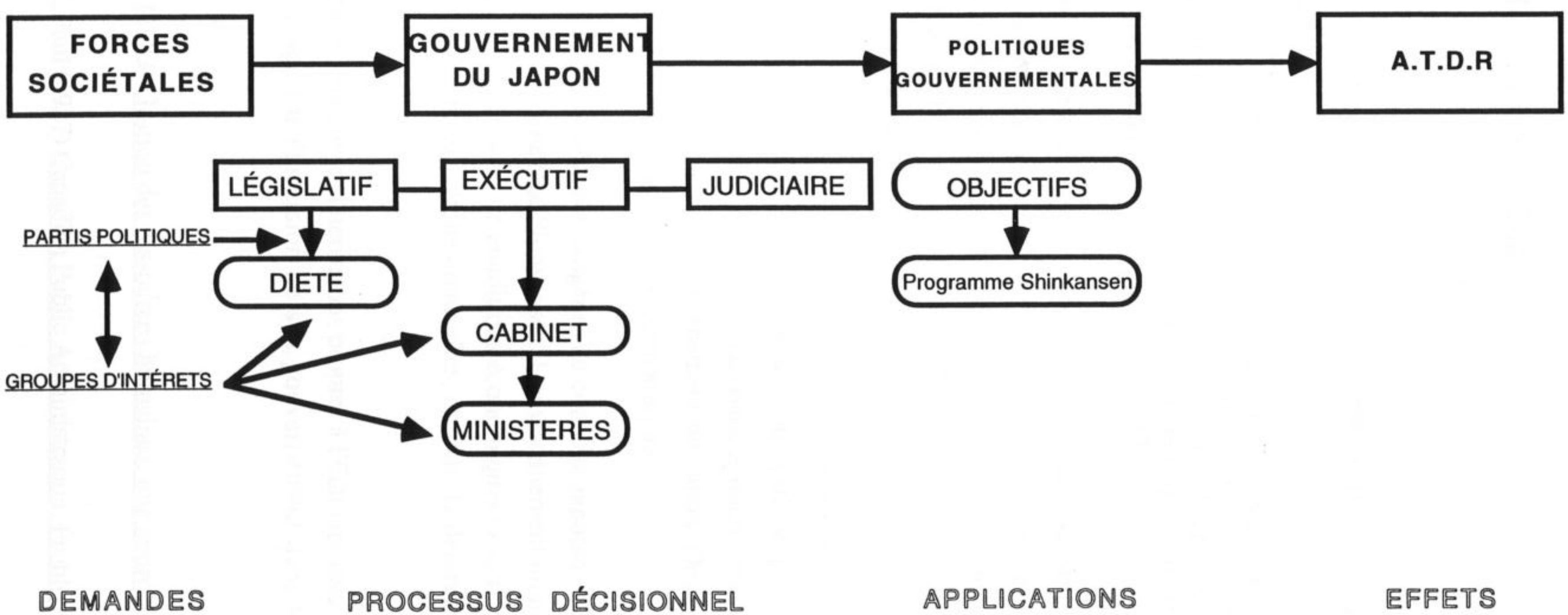
(5) EASTON, David (1974) Analyse du système politique. pp. 28-34.

(6) VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) The Canadian Political System Environment, Structure & Process. pp. 8-10.

(7) BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. pp. 235-236.

(8) BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois: 1953-1973. p. 174 “[...] ce que font les gouvernements (la nature de leur intervention), pourquoi ils le font (les causes de leur intervention) et ce que cela change (les conséquences de leur intervention)”.

**Figure 1.2: MODELE CONCEPTUEL DE RECHERCHE**



## 1.2 POUR SAVOIR DE QUOI L'ON PARLE

### L'environnement

La définition de Bélanger, Bergeron et Petit (1983) a été retenue pour cerner cette dimension englobante du modèle.

> L'environnement se caractérise par une multitude de forces positives ou contraignantes qui agissent sur le système. On distingue alors deux types d'environnement, le micro-environnement qui comprend l'ensemble des forces qui agissent directement sur le système, et le macro-environnement qui comprend l'ensemble des forces qui agissent indirectement sur le système. (9)

Cette définition étant d'application universelle, il en contraste que l'environnement est le tonique des forces sociétales qui génère les actions du gouvernement et le soumet à des rajustements réguliers. Elle fournit les conditions permettant d'échafauder les éléments constitutifs du contexte environnemental enveloppant l'élaboration du programme Shinkansen. Néanmoins, l'environnement constitue un point de départ pour l'étude du programme, mais n'en n'explique pas la déterminante fondamentale (10).

En symétrie avec la notion présentée ci-dessus, l'environnement du système procède d'une classification dichotomique. Désigné par la dénomination État japonais, le micro-environnement englobe la totalité des éléments qui agissent sur le gouvernement du Japon. Deux éléments d'influence s'y intègrent: les facteurs biophysiques et socio-économiques.

Le macro-environnement se rapporte aux éléments exogènes au contexte japonais qui ont une influence indirecte sur l'orientation du programme Shinkansen. L'environnement mondial, dans la problématique à l'étude, irradie l'État japonais de conditions économiques et technologiques qui l'amènent à s'adapter perpétuellement aux réalités nouvelles, et, dans la détermination de participer au progrès international.

L'actuelle recherche porte essentiellement sur les interactions propres à l'État japonais, ainsi que sur les effets générés sur le paysage par l'incursion de son gouvernement dans le secteur

---

(9) BÉLANGER, Laurent et al. (1983) Gestion des ressources humaines: une approche globale et intégrée. p. 21.

(10) ADIE, Robert et THOMAS, Paul (1987) Canadian Public Administration: Problematical Perspectives. p. 196.

ferroviaire. Cette préférence n'évince pas des références aux composantes macro-environnementales.

### Les forces sociétales

Chaque être humain possède des valeurs et des idées propres à sa personne qu'il développe au sein du système. Ces individus interagissent avec des concitoyens qui ont parfois des aspirations concordantes ou divergentes. Selon sa situation, chacun peut se regrouper au sein d'une collectivité qui institutionnalise certaines valeurs auxquelles il s'identifie. Chacune de ces communautés s'est fixé des valeurs, des idéologies et des normes. Par exemple, les organismes de gens d'affaires du Japon (p. ex. Fédération des organisations économiques) ont pour mission de représenter et de défendre les intérêts de leurs membres face au gouvernement. Dans ce système dynamique, il est soumis à des pressions hétérogènes et, par conséquent, à de constants rajustements.

Les forces sociétales se définissent comme étant l'ensemble des organisations engagées dans des activités dont la finalité est la défense ou la promotion de politiques souhaitables pour la société ou une communauté d'intérêt. Nonobstant la présence de ces organismes, un individu ou une entreprise peut solitairement se démarquer des actions collectives et réclamer directement au gouvernement certaines mesures compatibles à ses aspirations. Un tel processus est généralement praticable lorsque le demandeur dispose d'un pouvoir financier ou moral qui permet d'influencer les décideurs.

### Le gouvernement du Japon et les politiques gouvernementales

Le gouvernement est une institution qui a pour mandat de “diriger la nation, y établir des normes de fonctionnement, veiller à ce qu'elles soient appliquées, et sévir contre ceux qui y contreviennent” (11). Il se structure autour de deux entités: les institutions politiques et l'administration publique. Dans le cas japonais, les institutions politiques réfèrent à trois pouvoirs: le législatif, l'exécutif et le judiciaire.

Le législatif représenté par la Diète examine, modifie et adopte des lois en plus de surveiller l'action gouvernementale. Le pouvoir exécutif, incarné par le Conseil des ministres en tant que

---

(11) BORGEAT, Louis et al. (1982) L'Administration québécoise: organisation et fonctionnement. p. 17.

centre de décision et d'organisation, définit les orientations directrices du gouvernement par le biais de politiques et assure la gestion de l'État en concordance avec la législation adoptée au Parlement. Finalement, le judiciaire interprète les lois sanctionnées par le pouvoir législatif et tranche d'éventuels litiges concernant leurs applications.

L'administration publique se distingue des institutions politiques par la relative stabilité et le carriérisme de ses effectifs. Elle regroupe les organismes créés par l'exécutif et le législatif afin de pourvoir à l'application et à la gestion de la législation ainsi que des politiques gouvernementales.

Centre névralgique du système, le gouvernement, lors du processus décisionnel menant à l'élaboration des politiques, est soumis continuellement à des pressions internes (p. ex. bureaucrates, députés) et externes (influence des forces sociétales).

Quant à la politique gouvernementale, elle est l'aboutissement d'un processus décisionnel qui se définit comme étant un ensemble d'intentions et de buts qu'un gouvernement s'est octroyé en vue de solutionner un problème particulier. C'est par l'entremise des programmes qui sont "des activités organisées pour atteindre les objectifs d'une politique" que sont transposées et appliquées dans la réalité les "lignes d'actions finalisées" qui sont à son assise (12).

Dans le cadre de la problématique à l'étude, l'interaction et la délimitation conceptuelle existant entre une politique et un programme peuvent être démystifiées par l'identification des étapes menant à leur mise en oeuvre. L'élaboration d'une politique n'est pas issue d'événements fortuits, mais plutôt d'un processus décisionnel ayant comme paramètre d'intervention des actions intégrées soumises à diverses forces. Dans une première étape, le gouvernement perçoit et identifie un problème spécifique. Subséquemment, il sera circonscrit et traduit par l'énoncé d'objectifs et de moyens d'action qui aideront à résoudre le problème. Puis, les propositions gouvernementales seront transposées en intentions qui éventuellement seront légitimées par une loi de la Diète, formalisées et appliquées par l'appareil administratif.

La volonté de déployer un réseau ferroviaire à haute vitesse dans un dessein d'aménagement du territoire et de développement économique régional, constitue pour un gouvernement un objectif qui se traduira par l'élaboration d'une politique. Celle-ci, si elle est concrétisée, sera légitimée et transposée concrètement dans la réalité par la création d'un programme (p. ex. Shinkansen) qui est un moyen d'accès aux buts préalablement fixés. Tout au long de ce processus, la préférence

---

(12) LANDRY, Réjean (1980) Introduction. p. 3.

décisionnelle est imprégnée à la fois de rationalité (l'alternative qui maximise l'efficacité géo-économique) et d'illogisme (un choix conforme aux idéologies appuyées par le gouvernement et favorisant des retombées politiques).

Ces notions étant introduites, entamons l'exposé de l'aménagement du territoire et du développement économique régional qui est la résultante géographique de cette politique.

## L'aménagement du territoire et le développement économique régional

Malgré le fait que de nombreux auteurs réfèrent à ces concepts, ceux-ci “appartiennent à la catégorie des notions faussement claires” (13). Les concepts que sont l'aménagement du territoire et le développement économique régional sont imbriqués, comme le note De Laubadère (1968):

> Les rapports entre l'aménagement du territoire et le développement économique régional sont si étroits que le premier est assez volontiers identifié purement et simplement au second. Si cette assimilation est abusive, il reste que les mesures destinées à stimuler les économies régionales constituent l'un des aspects les plus importants, sinon le plus important, dans la politique d'aménagement du territoire. (14)

Par rapport au développement économique régional, l'aménagement du territoire est une action géographique qui consiste à revaloriser ou à organiser, au moyen d'activités et d'immobilisations, un espace en vue d'y favoriser le développement. Elle résulte d'une action humaine qui a pour finalité sous-jacente à son action, de contribuer à la distribution optimale des activités socio-économiques sur un ensemble territorial en concordance avec les dispositions effectives imparties sur ce territoire. Ce développement est soutenu par la répartition d'activités et d'équipements sur le territoire. A cet effet, ce processus peut engendrer des transformations économiques par le biais de l'établissement d'infrastructures de transport qui auront pour effet de modifier, de structurer ou de s'adapter aux activités inhérentes à un espace.

Le développement économique régional peut concrètement se définir comme étant un ensemble de mécanisme procédant de l'actions d'agents (p. ex. politiques, économiques) intra ou extrarégionaux et qui ont pour résultante la croissance socio-économique d'un espace.

---

(13) DE LANVERSIN, Jacques (1970) L'aménagement du territoire et la régionalisation. p. 15.

(14) Ibid., p. 17.

# CHAPITRE II

# AVEC UNE MÉTHODE, UNE VOIE BIEN TRACÉE

## 2.1 LA PRATIQUE VAUT BIEN LA THÉORIE!

L'opérationnalisation des concepts vise l'éclaircissement des définitions conceptuelles, processus ayant un impact rectiligne sur la qualité des connaissances produites au terme de la recherche. Elle consiste à quantifier les définitions théoriques exposées pour les opérationnaliser afin qu'elles soient vérifiables, mesurables et reproductibles lors du contrôle des variables. Cette démarche achevée, elles deviennent des éléments s'intégrant aux hypothèses.

Dans les prochaines pages, les variables qui appuient l'élaboration des indicateurs et contribuent à la vérification des hypothèses par la conversion empirique des concepts en définition opératoire seront introduites (1). Cette présentation permet un exposé des variables agissantes au sein de l'État japonais et qui, subséquemment, seront opérationnalisées par le biais des indicateurs. Dans l'intention d'alléger le texte, le tableau 2.1 présente une synthèse des variables et des indicateurs utilisés.

### Les forces sociétales

Au nombre des composantes appelées à influer sur le gouvernement japonais, les groupes d'intérêt, en tant que collectivités structurant et canalisant les forces sociétales, occupent un rôle de premier plan dans le développement du programme Shinkansen. Par leurs propositions et leurs démarchages, ils incitent le gouvernement à agir sur le paysage de la nation.

---

(1) GAUTHIER, Benoît (Dir.) (1984) Recherche sociale: De la problématique à la collecte des données. p. 521.

**Tableau 2.1: LES VARIABLES ET LES INDICATEURS**

| Variables | Indicateurs / Modes de numération |
|---|---|
| ***Analyse de contenu des journaux*** | |
| Représentativité d'intérêt | Fréquence du nom d'un groupe d'intérêt ou d'un organisme gouvernemental. |
| Représentativité géographique | Fréquence du nom d'un lieu repéré, regroupé en fonction des préfectures japonaises. |
| Aspirations investies | Fréquence des motivations intrinsèques ou relevées établie en fonction des catégories retenues. |
| Moyens fonctionnels | Fréquence des moyens fonctionnels prônés ou relevés en fonction des catégories retenues. |
| Direction des propos | Fréquence de la direction des propos en fonction de l'une des catégories retenues. |
| **Variables liées à l'aménagement du territoire** | |
| ***Circulation*** | |
| Records de vitesse expérimentale et commerciale | Nombre de kilomètres par heure. |
| Temps de parcours par modes de transport | Nombre d'heures. |
| Coûts de déplacement par modes de transport | Tarifs en yens (¥). |
| Départs par modes de transport | Nombre de départs quotidiens. |
| Sièges disponibles | Nombre de sièges disponibles quotidiennement. |
| Flux de circulation des voyageurs | Nombre de passagers par année. |
| " | Nombre de passagers par kilomètre par année. |
| Revenus et dépenses pour le réseau Shinkansen et les Chemins de fer nationaux (Groupe JR) | Recettes d'exploitation en yens (¥) par année. |
| " | Part du réseau Shinkansen dans les revenus des Chemins de fer nationaux japonais (Groupe JR). |
| " | Ratio d'exploitation par année. |
| ***Démographie*** | |
| Population dans les préfectures desservies par le réseau | Croissance quinquennale en pourcentage. |
| Indicateur de la population migrante | Nombre de détenteurs d'une carte saisonnière FREX. |
| Population journalière dans les préfectures desservies par le réseau | Taux de croissance en pourcentage. |
| **Variables liées au développement économique régional** | |
| ***Entreprises*** | |
| Entreprises de services | Croissance en pourcentage. |
| Commerces de détail | Croissance en pourcentage. |

Le groupe d'intérêt intègre des associations permanentes à vocation économique et politique qui ont été créées afin de rencontrer certains objectifs. Il est à noter que les interventions isolées d'une personne morale ou physique s'insèrent dans cette catégorie.

### Le gouvernement du Japon

Cette dimension désigne l'agrégation des structures institutionnelles du gouvernement ainsi que le processus décisionnel encadrant les opérations ferroviaires au sein de l'État japonais.

Des variables associées à des indicateurs autorisent la quantification des éléments-moteurs présidant à l'élaboration du programme Shinkansen, tant en ce qui concerne les forces sociétales que le gouvernement. Les variables éclairent sur les spécificités de la source émettrice du message, de même que sur son récepteur. Elles favorisent le décodage de cette communication afin d'en dégager son contenu, sa portée géographique ainsi que le canal par lequel elle accède puis transite au sein de l'appareil gouvernemental (2).

L'adoption de variables communes aux dimensions forces sociétales et gouvernement du Japon, mais adaptées aux attributs inhérents à chacun de ces concepts, a pour conséquence de bonifier l'analyse de la documentation. Elles ont été partagées en deux catégories: les distinctifs nominatifs et collectifs qui rassemblent des variables dont l'objet est de profiler l'émetteur et le récepteur d'une communication et le contenu du message qui permet de représenter sa substance.

### Distinctifs nominatifs et collectifs

Le statut des intervenants qui "[...] désigne la situation initiale de l'individu telle qu'elle est fixée par la culture [...] est le résultat de conditions sociales [...] et géographiques" (3). En préliminaire, le choix de variables révélatrices, telles les représentativités d'intérêt et géographiques, permet de codifier les particularités des protagonistes initiant l'élaboration du programme Shinkansen. Par conséquent, l'intégralité des éléments qui inclinent les actions isolées ou collectives est mesurée par l'entremise de ces variables.

---

(2) MITCHELL, Bruce (1989) Geography and Ressources Analysis. pp. 268-273.

(3) GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. p. 542.

### La représentativité d'intérêt

Au nombre des variables susceptibles d'agir sur le programme, certains chercheurs, comme Edwards et Sharkansky (1978) ainsi que Quesnel-Ouellet et Bouchard (1979), ont souvent reconnu des critères nominatifs, comme la représentativité d'intérêt, qui réfèrent au groupe auquel l'émetteur du message est associé comme élément-déclencheur agissant sur les décideurs publics. Elle favorise l'identification des collectivités détenant la délégation de pouvoir et d'intervention auprès de l'appareil gouvernemental.

La représentativité d'intérêt s'exprime sous la forme d'un seul indicateur, la fréquence d'occurrence:

*Forces sociétales: Indicateurs*

Cette variable contribue à la classification des collectivités exogènes au gouvernement qui discourent sur le réseau Shinkansen ou effectuent du démarchage en sa faveur.

Le nombre d'occurrences par type de groupes constituant les forces sociétales servira d'indicateur. L'utilisation de cette mesure s'appuie sur l'hypothèse que plus un élément est substantiel dans la réalité, plus sa fréquence sera manifeste dans les unités d'analyse physique étudiées [(4)].

*Forces intrinsèques au gouvernement: Indicateurs*

Pour l'opérationnalisation des forces oeuvrant au sein des institutions politiques et de l'administration publique, leur représentativité d'intérêt sera opérationnalisée en fonction de la fréquence du nom de l'organisation et de la mission d'intervention auxquelles elle est rattachée. Un tel regroupement permet d'assimiler par sphères les intervenants qui détiennent au sein de l'appareil gouvernemental le privilège du discours, de l'élaboration et de la gestion du programme Shinkansen.

### La représentativité géographique

Par ses qualités cette variable a pour objectif de déterminer la sphère géographique de représentation de l'émetteur, c'est-à-dire de mettre en évidence le territoire qui est le point de mire de son discours.

---

(4) DE BONVILLE, Jean (1988) <u>Analyse de contenu des médias I.</u> p. 8-11.

### Contenu du message

Les variables retenues aident à préciser les buts ainsi que les moyens proposés afin de concrétiser le programme.

Une variable permet de déceler les aspirations investies ou relevées dans le réseau ferroviaire Shinkansen afin de soutenir la réalisation de certains objectifs. Dans le contexte de l'étude, on doit connaître les motifs qui stimulent un émetteur dans ses démarches relatives à la promotion du programme. Les motivations imputées à ce mode de transport se segmentent en catégories non exclusives:

1) AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
   a) Création de pôles urbains
   b) Création de pôles commerciaux (et touristiques)
   c) Création de pôles manufacturiers
   d) Mobilité accrue des marchandises
   e) Mobilité accrue des citoyens
   f) Protection de l'environnement
   g) Réduction de la congestion urbaine

2) DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL
   a) Outil de création d'emploi
   b) Outil de développement commercial (et touristique)
   c) Outil de développement manufacturier
   d) Outil pour améliorer la qualité de vie des citoyens
   e) Outil pour accroître la concurrence intermodale
   f) Outil pour réduire la consommation énergétique provenant de l'étranger

3) ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES
   a) Fiabilité du réseau
   b) Électoralisme
   c) Nationalisme économique
   d) Diversification des activités commerciales du Groupe JR (JNR)
   e) Construction ou extension du réseau
   f) Modèle technologique à suivre
   g) Exportation du savoir-faire Shinkansen
   h) Modernisation / Recherche et développement (R&D)

Les moyens fonctionnels prônés ou relevés pour parvenir à l'application des objectifs soumis constituent une autre variable de cette dimension (5). Elle permet d'étudier les méthodes

---

(5) GRAWITZ, Madeleine (1984) Op.cit., pp. 656-657.

d'intervention que les émetteurs suggèrent au gouvernement d'adopter afin d'assurer l'application du programme. Encore une fois, c'est la fréquence qui permettra de la quantifier.

Finalement, on doit s'attarder à la direction des propos. Par le biais des catégories: 1) Favorable; 2) Défavorable; et 3) Neutre, sera vérifiée l'orientation du discours relatif au programme Shinkansen.

Par ces interrogations, les motifs ayant contribué au démarchage particulier ou régulier des acteurs permettront de vérifier les hypothèses de la recherche. Dans le cas de cette analyse, la totalité des variables associées a pour finalité de faire ressortir le nombre d'incursions et l'attitude des forces face au programme comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

### L'aménagement du territoire et le développement économique régional

Jusqu'à maintenant, les éléments introduits ont contribué à organiser le cadre d'analyse du cheminement préalable au développement et à l'application du programme. Cette démarche favorisait une décomposition du processus décisionnel conduisant à sa mise en oeuvre.

L'examen de cette dimension favorise l'analyse géographique des répercussions que suscite l'intervention japonaise dans ce secteur. Elle se réalisera par le biais d'indicateurs d'impacts sur le milieu qui possède l'attribut de jauger l'efficacité d'un programme. Du même coup, l'adjonction des ambitions du programme aux répercussions sur l'espace permettent de vérifier si ses visées étaient justifiées et furent génératrices de retombées sur le paysage. Dans la même direction, des conséquences inattendues (désirables ou non) pourront s'ajouter aux effets anticipés par les planificateurs; c'est pourquoi ils devront être quantifiés dans le dessein d'obtenir une représentation intégrale de l'efficacité du programme.

Dans l'intention de mesurer les effets du programme Shinkansen sur le paysage et sur la transformation des activités territoriales, des variables ont été retenues pour réaliser une analyse empirique. Le tableau 2.1 regroupe l'ensemble des variables ainsi qu'une synthèse des indicateurs qui leur sont associées. Les indicateurs ont été sélectionnés, sachant qu'ils sont des mesures fiables et objectives des variables.

Les indicateurs d'impact du programme ont été sélectionnés en raison de la disponibilité de statistiques permettant leur mesure et de leur propension à se modifier lors de l'introduction sur un territoire du transport sur rail.

### L'aménagement du territoire

Ayant déjà défini théoriquement l'aménagement du territoire, en voici une définition opérationnelle:

> La notion d'aménagement est liée à toute modification physique de l'espace. Non seulement le fait de construire un édifice, une route ou toute autre infrastructure entraîne une action d'aménagement, mais aussi toute décision visant à modifier le territoire dans sa forme et dans son aspect. (6)

Deux groupes multivariés comprenant des variables issues de cette dimension sont associés à l'étude du programme: la circulation et la démographie. Cette opération accomplie dans la mesure du possible les données colligées seront opérationnalisées géographiquement. L'association spatiale des variables permettra de vérifier s'il existe un lien géographique de causalité entre les extrants du programme et d'autre part, l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

### Le développement économique régional

Les variables sélectionnées pour quantifier le développement économique régional ont pour objectif fondamental de vérifier la portée du programme Shinkansen sur certains aspects de l'économie régionale du Japon.

Cette dimension sera analysée en tablant sur la croissance des entreprises du secteur tertiaire dont les deux variables ont été assemblées à l'intérieur du groupe multivarié: entreprises (tableau 2.1). Les indicateurs possèdent une caractéristique mutuelle, soit la possibilité d'être comparés l'une par rapport à l'autre, nonobstant les différences inter ou intrarégionales existantes.

## 2.2 DES HYPOTHÈSES... C'EST CAPITAL

Au coeur du programme le gouvernement du Japon est le catalyseur qui reçoit les demandes issues de la dimension forces sociétales. Le modèle cristallise les rapports existant entre l'intrant (accès des éléments de l'environnement au système) et l'agent de transformation (le gouvernement) qui ont pour effet de produire un extrant (le Shinkansen) conduisant à

---

(6) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1976) Devis relatifs à l'élaboration des schémas régionaux de développement et d'aménagement. pp. 92-93.

l'obtention de résultats spécifiques (l'aménagement du territoire et le développement économique régional), lesquels sont rétroagis sur l'environnement exogène au système (l'État japonais).

La réflexion soumise par le professeur Marcel Pouliot (1980) s'avère intéressante quant aux énoncés fondamentaux qui y sont exposés. Le géographe présente, par le biais d'une approche globale, un exposé sur le rôle instrumental du transport pour l'appareil gouvernemental. Ses propositions constituant une assise explicative plausible et concordante au développement du transport au Japon; elles ont servi de fil conducteur pour l'élaboration de cette problématique.

Cette étude offre l'opportunité de vérifier une des hypothèses qu'il soumet. A l'effet de contrôler une de ses présomptions et sachant que le transport est un instrument qui permet à un État (suivant Pouliot, entendre ici le gouvernement) de développer son territoire, l'hypothèse générale suivante, adaptée de Pouliot aux fins de la recherche, est posée:

> **$H_g$**: la finalité du transport est celle de contribuer à l'exercice de la puissance de l'État en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

A cette hypothèse s'adjoignent deux hypothèses de travail. Conçues à partir des dimensions retenues, elles favorisent l'étude de la synergie concourant à la production d'extrants.

> **$H_1$**: la politique gouvernementale relativement au programme Shinkansen est le reflet des influences émanant des forces sociétales agissant sur le gouvernement du Japon.

Les demandes issues des forces sociétales concordent avec le programme adopté et appliqué par l'appareil politico-administratif japonais. En vertu de cette hypothèse, ces flux sont à la source des orientations adoptées par le gouvernement dans ce secteur. Le rapport forces sociétales et gouvernement du Japon autorise l'établissement d'une corrélation entre ces deux dimensions à partir des variables sur les distinctifs et le contenu des communications.

L'hypothèse reliée à cette relation a pour objet d'établir un lien entre les déterminants nominaux des forces sociétales, le contenu de leur message et leurs influences potentielles sur le gouvernement dans la configuration de son programme. Dans un tel contexte, des variables comme la représentativité d'intérêt, la représentativité géographique et le contenu du message sont des caractéristiques qui façonnent les extrants et les résultats anticipés par le système.

Les travaux de certains géographes ont adopté les critères issus des groupes sociétaux en vue d'expliquer le développement d'un réseau spatial comme le transport sur rail. Leung (1980) est parvenu à établir un parallèle entre l'essor du réseau ferroviaire chinois et l'adoption de

l'idéologie communiste par le gouvernement de la Chine lors de l'accession au pouvoir en 1949 de Mao Zedong (1893-1976) (1).

Partant du constat de Eliot Hurst (1974) selon lequel l'histoire du processus décisionnel en matière de transport fut régulièrement soumis à la volonté des forces sociétales et que peu de géographes ont étudié le lien existant entre ces forces et les effets sur le paysage (2), l'hypothèse $H_1$ a été retenue.

Un des aspects de cette analyse systémique est l'intégration du processus décisionnel intragouvernemental qui aboutit au programme. Cette démarche a comme ambition de cerner les liens fondamentaux soutenant les origines et l'aspect que prendra la politique ferroviaire. A cet effet, l'hypothèse $H_2$ a été retenue.

> **$H_2$**: le gouvernement du Japon par son intervention dans le secteur du transport ferroviaire contribue à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

La seconde hypothèse estime que le gouvernement participe, par le biais de ses interventions ferroviaires, au développement économique et géographique de son aire d'influence. Elle permet de vérifier si son apport est effectif et contribue à stimuler une intervention de même qu'une maîtrise assurée sur les leviers manoeuvrant le paysage de l'État japonais.

Cette hypothèse est fondamentalement géographique car elle cherche à produire une revue détaillée des effets générés sur le paysage par ses interventions dans ce secteur. Elle met l'emphase sur le lien existant entre le programme, l'aménagement du territoire et le développement économique régional. L'hypothèse ouvre la voie à une analyse des activités ferroviaires gouvernementales qui, par leur caractère résolument géographique, façonnent l'espace nippon.

Sachant, comme le souligne le géographe Wolfe (1962), qu'en tant qu'instrument politique, le transport joue un rôle dans la création, la consolidation et la croissance de tout pays (3), l'hypothèse retenue a pour fonction d'emprunter une direction similaire. Elle permettra de savoir si les activités ferroviaires financées par les pouvoirs publics ont contribué à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

---

(1) LEUNG, Chi-Keung (1980) China: Railway Patterns and National Goals.

(2) ELIOT HURST, Michael (1974) Transportation Geography: An Overview. p. 2.

(3) WOLFE, Roy (1962) Transportation and Politics: The Example of Canada. p. 176.

# CHAPITRE III

# DES DOCUMENTS ÉCRITS ET CARTOGRAPHIQUES... POINT DE DÉPART D'UNE ANALYSE APPLIQUÉE

## 3.1 UNE BONNE LECTURE, UNE BONNE ANALYSE

La cueillette des données est une activité qui consiste à collecter des informations pertinentes et saisissables. Cette démarche s'inscrit dans une stratégie de vérification des hypothèses de recherche dont la validité repose sur la disponibilité et la qualification des bases d'information utilisées. Postérieurement à cette opération, le fruit de ce travail de classification sera traité au moyen de techniques adaptées qui aideront à dégager une interprétation des hypothèses.

Sans source écrite, il serait laborieux, voire même invraisemblable, d'effectuer cette étude. Ces documents offrent la possibilité d'exposer une réalité afin de l'assimiler et de comprendre les motifs ayant engendré une modification de l'organisation du territoire japonais. Toutefois, la disponibilité de renseignements en langue française ou anglaise a conditionné l'élaboration des variables et indicateurs. C'est en tablant sur cette contrainte que fut réalisée cette recherche.

L'étude des forces sociétales et gouvernementales a été effectuée par le biais de trois journaux: le *Japan Times* (Tokyo), le *New-York Times* (New-York) et le *Times / Sunday Times* (Londres). Deux périodes de repérage d'articles relatifs au réseau Shinkansen furent retenues: du 1e janvier 1938 au 31 décembre 1943 et du 1e janvier 1956 au 31 décembre 1991. La première phase correspond à l'époque où fut officialisée par le gouvernement japonais l'idée de construire un train à haute vitesse, tandis que la période subséquente concorde avec la mise en place du programme tel que connu aujourd'hui.

Ces quotidiens ont été sélectionnés en fonction de trois critères. Premièrement, ils sont reconnus pour être le reflet d'une presse sérieuse; deuxièmement, ils ont été publiés tout au long de la période d'étude; finalement, chacun disposait d'un index permettant de repérer les documents en

fonction de trois mots-clés: Japan National Railways (JR Group), Shinkansen et railroad (railway). Il faut souligner que l'index du *Japan Times* jusqu'en octobre 1987 est incomplet car il ne répertorie que les articles d'intérêt majeur ainsi que les éditoriaux. Avant novembre 1961, il n'existe aucun outil permettant de repérer rapidement l'information nécessaire. Malgré cette carence, trois tableaux chronologiques publiées dans des ouvrages portant sur l'histoire du Shinkansen et des Chemins de fer nationaux japonais (Groupe JR) ont permis de réduire ce handicap en permettant de retrouver certains articles en fonction de dates importantes (4).

Quant aux forces gouvernementales, l'étude est limitée par la disponibilité de documents publiés en français ou en anglais, ce qui explique pourquoi ils n'ont pas été soumis à une analyse de contenu formelle. Toutefois, les principaux documents de base (p. ex. plans d'aménagement du territoire) nécessaires aux fins de la recherche étaient disponibles dans la langue de Shakespeare. A l'occasion, des références à des publications écrites en japonais furent effectuées.

## 3.2 UN JOURNAL C'EST LE QUOTIDIEN, DES JOURNAUX SONT LA MÉMOIRE D'UNE CIVILISATION

L'analyse de contenu est une méthode scientifique qui permet "la description objective, systématique et quantitative du contenu manifeste des communications" émises par des individus et des groupes (5). Par le biais de l'étude de documents littéraires, elle fait appel à des moyens qui favorisent le traitement quantitatif d'informations qualitatives, ce qui permet d'octroyer à l'étude de phénomènes humains un corpus scientifique.

Un chercheur qui utilise l'analyse de contenu doit rencontrer les quatre éléments qui composent la définition de Berelson (6). Il a l'obligation d'employer des instruments qui sont objectifs et fidèles afin que, peu importe l'utilisateur de l'instrument de mesure, les résultats obtenus soient

---

(4) JAPON. Chemin de fer nationaux japonais (1975) Shinkansen jû nenshi (*Le Shinkansen: Dix ans d'histoire*). pp. 777-788.

HARADA, Katsumasa et al. (1986) Nihon no tetsudô: Seiritsu to tenkai (*Formation et développement des chemins de fer japonais*). pp. 400-417.

HARADA, Katsumasa et al. (1988) Tetsudô seisakuron no tenkai: Sôgyô kara JR made 120 nen (*Développement de la politique ferroviaire: Des origines jusqu'à JR, 120 ans*). pp. 415-436.

(5) LINDSEY, Garner (1954) Handbook of Social Psychology. -Cité dans: GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. p. 652.

(6) BERELSON, Bernard (1952) Content Analysis in Communication Research.

quasi analogues d'une expérimentation à une autre. Ceci nécessite une définition explicite des catégories, des unités ainsi qu'une normalisation des critères métrologiques.

Dans le présent cas un seul codeur, soit l'auteur, a été appelé à traiter l'ensemble des documents soumis à l'analyse de contenu. Il appert que les erreurs d'interprétation des informations ont été réduites, sachant que les critères d'enregistrement ont été élaborés par ce même chercheur.

Deuxièmement, l'analyse se doit d'être systématique. Au moyen de l'instrument de mesure, c'est-à-dire la fiche d'analyse (Annexe A), l'ensemble des données traitées a été réparti dans une des catégories présentées antérieurement, lesquelles sont exhaustives et mutuellement exclusives. De cette façon seront inclus ou évacués des éléments d'information alors que chaque unité d'enregistrement possède un caractère exclusif. L'objectif est d'enrayer, en annihilant les biais possibles, "[...] toute sélection arbitraire qui ne retiendrait que les éléments en accord avec les thèses du chercheur" (7).

La quantification constitue la troisième composante de cette définition. Alors que les informations examinées sont de types qualitatifs, l'analyse de contenu doit favoriser la conversion des communications recueillies en données quantitatives. La plus conventionnelle de ces mesures c'est la fréquence qui indique la répétition d'une unité d'enregistrement. Berelson prônait l'utilisation généralisée de cet instrument qui met l'emphase sur le caractère répétitif des mots ou des thèmes pour vérifier une hypothèse.

Finalement, le scientifique doit se restreindre à l'examen du contenu manifeste des messages tout en se gardant d'inférer sur les déterminations potentielles de l'initiateur de cette communication, ce qui minimise la prééminence de ses idées préconçues sur l'objectivité de la recherche. Selon Kientz (1971), l'analyse de contenu doit porter "[...] sur ce qui a été effectivement exprimé, et non sur le contenu présumé en fonction de ce que l'on sait ou croit savoir de la psychologie et des intentions des auteurs-émetteurs" (8).

Les catégories ayant la qualité d'être précises et le codeur devant travailler avec des fiches de codage comportant des choix fermés, l'analyse des données porte uniquement sur le contenu manifeste des messages. Ceci annihile les effets non désirés.

---

(7) KIENTZ, Albert (1971). Pour analyser les médias: L'analyse de contenu. p. 150.

(8) Ibid.

A la lumière de ces propos l'analyse de contenu offre, à celui qui s'y intéresse, des techniques objectives et fiables qui aident à disséquer une masse de données littéraires, sans ressources pécuniaires importantes et dans un temps relativement restreint.

Des méthodes statistiques élémentaires, ainsi que la cartographie seront utilisées pour analyser et représenter les données recueillies dans le dessein d'en faire ressortir d'éventuelles corrélations.

## 3.3 UNE CARTE VAUT MILLE MOTS!

Les données rassemblées feront l'objet d'un traitement réalisé au moyen de fréquences et de pourcentages. Dans le dessein d'octroyer un sens à ces chiffres, ils seront présentés, dans la mesure du possible, sous la forme de cartes.

Dans la problématique qui nous intéresse, dans la plupart des cas les statistiques seront traitées par le biais de deux unités spatiales, soit les régions de préfectures et les préfectures du Japon. Par ailleurs, des cartes thématiques compléteront l'information déjà introduite dans le texte.

# DEUXIEME PARTIE

## Le réseau ferroviaire Shinkansen: De l'équipement d'État à la privatisation

# CHAPITRE IV

# DE LA RECONSTRUCTION NATIONALE A LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

Les années de l'après-guerre furent celles des importantes réorganisations qui ont permis de transformer l'État japonais en une véritable nation orientée non plus vers une croissance économique tablant sur le militarisme et l'expansion territoriale dans la région Asie-Pacifique, mais plutôt vers un progrès économique pacifiste. Au coeur de cette nouvelle stratégie, le gouvernement s'est octroyé un rôle fondamental dans la mise en oeuvre de plusieurs grands projets de société qui visaient au progrès du peuple durement touché par la guerre. Les premiers programmes avaient pour ambition de reconstruire l'économie nationale. Ce processus accomplit des initiatives visant à soutenir la croissance économique, l'aménagement du territoire optimal, ainsi que l'évolution sociale du pays furent introduites. La construction du réseau ferroviaire Shinkansen fut une de ces actions.

L'aide technique et financière des nations alliées, mais surtout des États-Unis, contribua à la relance du Japon, lesquelles assurèrent la tutelle du pays jusqu'à l'entrée en vigueur en avril 1952 du *Traité de Paix de San-Francisco*. Dès lors, l'archipel recouvra sa pleine souveraineté sur son territoire bien que la préfecture d'Okinawa, toujours occupée par les États-Unis, ne lui sera retournée qu'en mai 1972. Soulagé par la Constitution de 1946 écrite par les Étatsuniens qui limite ses activités militaires, le pays sera en mesure de canaliser la presque totalité de ses énergies vers la reconstruction, puis l'essor économique.

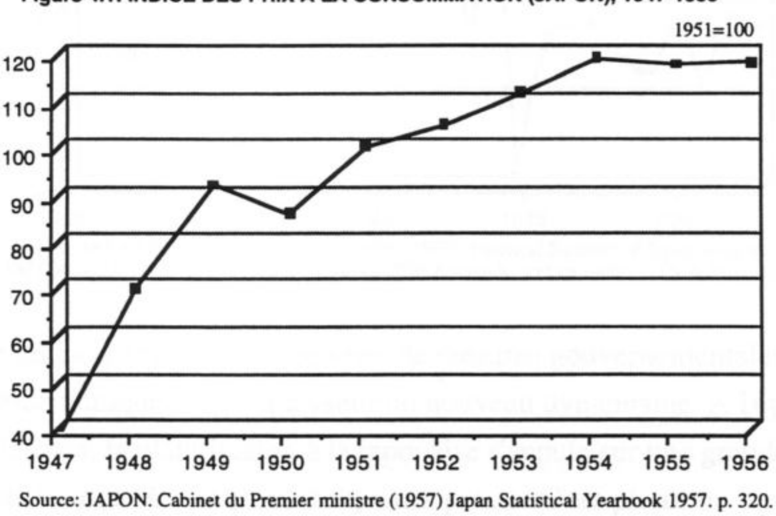
Sur la scène politique, le Japon a connu une continuité quasi exceptionnelle parmi les grandes démocraties industrielles, sachant que c'est le Parti libéral-démocrate qui détient les leviers du pouvoir depuis 1955. Cette formation issue de la fusion du Parti libéral et du Parti démocrate japonais appuie son action sur une idéologie conservatrice et capitaliste.

Malgré le fait que cette stabilité ait sans le moindre doute contribué à soutenir l'impulsion économique du Japon, elle a concouru à l'épanouissement de scandales au sein du gouvernement, situation ayant contribué à la chute de plusieurs Administrations depuis le début des années 1970. Le programme Shinkansen n'a point été à l'abri de ces manoeuvres équivoques, puisque d'importants enjeux financiers et politiques lui sont sous-jacents.

Les intervenants, qu'ils soient issus des milieux politiques ou économiques, appuyèrent solidairement l'édification d'une nation dynamique et prospère en lui donnant un cadre sociétal apte à consolider cet ambitieux projet de société qui visait ni plus ni moins à placer le Japon parmi les grands états industrialisés de la planète. Dans la continuité des grandes réformes intervenues depuis la Restauration Meiji (1868-1912), le pays du Soleil Levant se dota d'une structure politico-administrative, dont les membres sont inspirés par un puissant esprit national, en se voulant le moteur de la croissance économique et collective.

Les extrants les plus visibles et symboliques de ces changements ont été perçus dans le domaine de la politique et de l'économie. Dans ce dernier domaine, les gouvernants se sont activés à soutenir le développement national en favorisant l'établissement d'une solide infrastructure industrielle s'appuyant notamment sur la production de biens pouvant trouver des débouchés domestiques et internationaux (p. ex. automobile). C'est par le biais de ses institutions -- ne songeons qu'à l'Agence de planification économique, au ministère du Commerce International et de l'Industrie et aux nombreuses sociétés d'État ainsi que de ses leviers législatifs et financiers -- qu'il s'est affairé à créer un environnement favorable à l'essor économique.

**Figure 4.1: INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION (JAPON), 1947-1956**



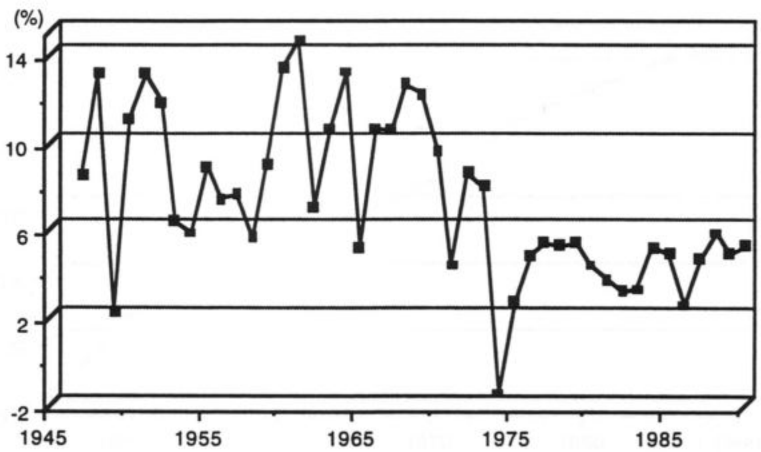

Source: JAPON. Cabinet du Premier ministre (1957) Japan Statistical Yearbook 1957. p. 320.

L'économie nippone telle qu'on la connaît aujourd'hui ne s'est pas édifiée du jour au lendemain. Les premières années qui suivirent la fin de la guerre furent particulièrement difficiles pour l'ensemble de la société japonaise. Le pays presque anéanti et désorganisé devait juguler avec un taux d'inflation élevé (figure 4.1).

De 1945 jusqu'au début de la décennie 1950, le Japon s'attela à la difficile tâche de reconstruire son économie, notamment celle d'atténuer la spirale inflationniste. Bien que disposant de peu de richesses naturelles sur son territoire, c'est grâce à une importante offre de main-d'oeuvre sur le marché du travail, laquelle était scolarisée et qualifiée, ainsi que sur d'appréciables ressources financières imputables au fort taux d'épargne personnelle que la nation a pu prospérer aussi rapidement.

La guerre de Corée (1950-1953) fut pour l'archipel nippon la planche de salut qui la propulsa de nouveau. En parallèle à ce conflit s'ajouta une demande positive tant intérieure qu'extérieure pour une multitude de produits de consommation et de fabrication. Cette conjoncture injecta une vigueur nouvelle à l'économie japonaise qui connaîtra dès lors des taux de croissance phénoménaux presque annuellement et ce jusqu'en 1974 (figure 4.2).

**Figure 4.2: CROISSANCE RÉEL DU PRODUIT NATIONAL BRUT, 1947-1990**




Sources: JAPAN STATISTICS ASSOCIATION (1987) Historical Statistics of Japan, volume 3. p. 409.
JAPON. Agence de planification économique (1990) Annual Report on Business Cycle Indicators. p. 4.

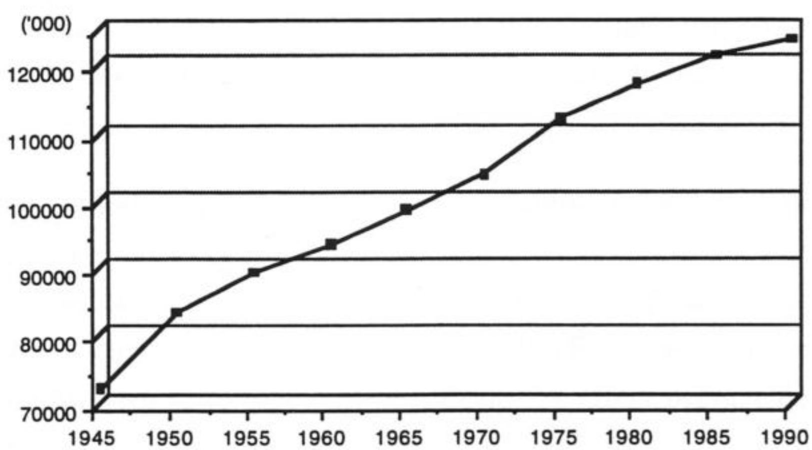
Dans le dessein de relancer l'économie une série de mesures gouvernementales furent mises en place. La planification étatique fut le catalyseur du nouveau dynamisme. A l'opposé des grands plans des pays socialistes, la planification à la japonaise s'appuie sur une grande flexibilité et ne repose pas sur la réalisation, à tout prix, d'objectifs précis. C'est plutôt un ensemble de lignes directrices souhaitable pour le pays. En harmonie avec les forces sociétales de la nation où le

milieu des affaires occupe un rôle primordial, ces plans ont été généralement conçus pour une période variant de quatre à cinq ans.

Les premiers plans poursuivaient essentiellement trois grands objectifs, soit l'autonomie et la croissance économique, ainsi que le plein emploi. A partir des années 1960, une place de plus en plus importante fut faite à l'établissement de conditions qui permettraient une contribution harmonieuse du Japon à la communauté internationale, de même qu'à l'amélioration du bien-être de la population de l'archipel. Désormais, le gouvernement prônerait un développement économique durable qui s'accompagnerait d'une progression des conditions de vie du Japonais moyen.

En parallèle, durant cette même décennie furent publiés les premiers plans nationaux d'aménagement du territoire. Une qualité de vie bonifiée notamment par la construction de meilleurs logements, par la réduction de la pollution engendrée par l'essor industriel, ainsi que par la mise en place de moyens de communications et de transports plus efficaces dans le dessein de réduire le temps consacré aux déplacements quotidiens, telles étaient les grandes ambitions contenues dans ces documents.

**Figure 4.3: CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE (JAPON), 1945-1990**

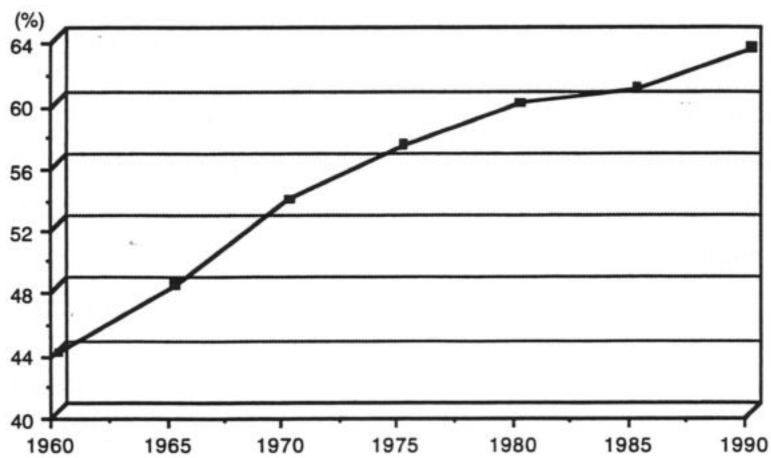



Sources: JAPAN STATISTICS ASSOCIATION (1987) Historical Statistics of Japan, volume 1. p. 49.
JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1991) Japan Statistical Yearbook 1991. p. 25.

Ces nouvelles orientations étaient d'autant plus nécessaires que la croissance démographique (figure 4.3), l'urbanisation rapide du Japon (figure 4.4), ainsi que la concentration de la population et des principales activités économiques dans la mégalopolis Tokyo-Osaka (Tokaido), suscitèrent une demande pour la construction de nouvelles infrastructures à vocation sociale (p. ex. chemins de fer). Ces investissements seront canalisés vers cet espace, mais également vers les régions périphériques en vertu d'une volonté politique visant à déconcentrer le

développement économique et urbain de la super-agglomération du Tokaido vers l'arrière-pays. Cette réorientation survenait au moment où les citoyens commencèrent à prendre conscience des problèmes socio-économiques et environnementaux causés par le *miracle japonais*.

**Figure 4.4: TAUX D'URBANISATION (Population des Districts densément peuplés), 1960-1990**




Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1992) Japan Statistical Yearbook 1992. p. 30.

Afin de rencontrer les objectifs établis en matière d'organisation du territoire et de développement économique régional, le gouvernement japonais donna naissance à une multitude de sociétés d'État dont le mandat était de gérer des programmes qu'il aurait autrement confiés à des ministères. Ces entreprises publiques oeuvrent dans plusieurs domaines; ne pensons ici qu'à l'agriculture, à l'éducation, à l'immobilier et au transport.

Cette approche structurelle a prouvé, dans certaines sphères, une meilleure efficacité que l'administration publique dans la réalisation des objectifs édictés dans les politiques gouvernementales. Bénéficiant parfois d'une large autonomie et d'une organisation simplifiée, elles sont appelées à soutenir la gestion des affaires de l'État avec la même rigueur qu'une compagnie à capital privé le ferait, tout en aliénant les effets pervers de la bureaucratie gouvernementale.

Nonobstant, il n'en demeure pas moins que ces entreprises ont démontré dans des secteurs comme celui des chemins de fer, une inefficacité à gérer les deniers publics. Une faible productivité des ressources humaines alliée aux interférences politiques, qui annihilaient tout désir de profit économique au bénéfice de la rentabilité électoraliste des activités ferroviaires, ont miné la crédibilité des Chemins de fer nationaux japonais.

La croissance de l'économie japonaise commença à s'essouffler durant les années 1970 en raison d'événements issus de l'environnement international et national. Ce mouvement sera précipité à la suite de la crise énergétique de 1973 engendrée par la décision de l'Organisation des pays producteurs de pétrole (OPEP) d'augmenter le prix du pétrole. Ce choix, qui aura un impact considérable sur l'économie mondiale, affectera sérieusement le Japon, sachant que la presque totalité de ses besoins énergétiques sont comblés par l'exportation.

Pour la première fois depuis la fin de la guerre, la croissance du Produit national brut sera négative (-1,5%) en 1974. Ce déclin momentané ne signifiait point une décroissance irréversible; toutefois, les performances atteintes durant les années précédentes étaient désormais chose du passé. Ayant atteint un degré de maturité, l'économie nippone allait continuer à progresser mais d'une façon moins prononcée qu'avant (figure 4.2).

En parallèle, le gouvernement du Japon, soucieux de réduire son déficit budgétaire, entama au début des années 1980 l'étude de la privatisation de certaines sociétés d'État. Dans le secteur des transports, les deux principales entreprises contrôlées par les pouvoirs publics, soit les Chemins de fer nationaux japonais (JNR) et les Lignes aériennes japonaises (JAL), furent soumises à ce processus en 1987. Ces dénationalisations jugées nécessaires n'affectèrent point les plans étatiques, puisque le gouvernement conserva des liens privilégiés avec les entreprises privatisées.

### *La naissance du réseau ferroviaire japonais*

A l'image de la nation qui l'a accueilli sur son territoire, l'histoire ferroviaire nippone est particulièrement riche. Malgré la construction de plusieurs kilomètres de voies ferrées sillonnant l'archipel dont l'utilité se limitait parfois à la contemplation du charme du paysage, à la satisfaction politique de parlementaires et comme l'ont relevé des géographes japonais au transport des écoliers (1), il n'en demeure pas moins que ce mode de transport a contribué à l'évolution socio-économique de la nation. Il reflète littéralement et symboliquement le processus de modernisation entamé à la fin du XIXe siècle.

La première ligne ferroviaire de l'archipel fut inaugurée le 14 octobre 1872. D'une longueur de 29 kilomètres, elle reliait Shimbashi (Tokyo) à la ville portuaire de Yokohama (Kanagawa).

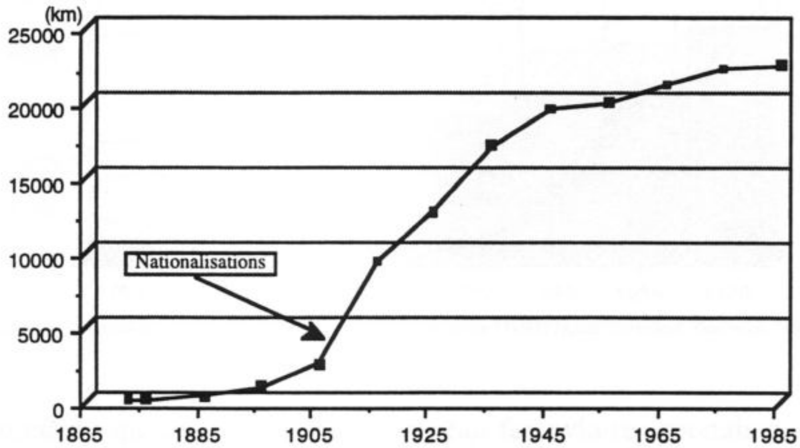
---

(1) AOKI, Eiichi (1988) Socio-economic Transport Geography in Japan. p. 153.

Au XIXe siècle, le chemin de fer était l'instrument de progrès qui avait procuré un essor et une puissance aux États qui l'avaient adopté. Symbole de la réussite et de l'envol économique des pays européens et américains, la construction d'un réseau ferroviaire ne pourrait qu'engendrer des effets aussi positifs. Il devait concourir à la création d'une nation prospère où ce mode de transport serait le lien intégrateur entre l'arrière-pays et les quelques ports de mer (p. ex. Yokohama) déjà associés aux pôles dominants de l'économie mondiale.

Jusqu'en 1945, le transport sur rail contribua également à l'effort de guerre en servant d'instrument logistique pour l'expansion géopolitique et militaire du Japon. Durant cette période le réseau ferroviaire gouvernemental se développera rapidement. La nationalisation de plusieurs chemins de fer privés en 1906 amena le gouvernement à consacrer plus de fonds publics pour la construction de nouvelles lignes, souvent à des fins purement électoralistes (2) comme ce fut très souvent le cas lors de l'extension du réseau vers l'arrière-pays. Cette forte croissance est également imputable à la volonté de soutenir, par le biais d'infrastructure de transports, le développement du complexe militaro-industriel alors en pleine effervescence (figure 4.5).

**Figure 4.5: LONGUEUR DES VOIES FERRÉES GOUVERNEMENTALES, 1872-1985**




Sources: JAPAN STATISTICS ASSOCIATION (1987) Historical Statistics of Japan, volume 2. pp. 506-507.
JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1987) Japan Statistical Yearbook 1987. p. 306.

A l'occasion des guerres qui l'opposèrent à la Chine à la fin du XIXe siècle et à la Russie au milieu des années 1900, le rail contribua au succès de l'armée nippone (3). Durant le processus de colonisation de la Mandchourie (Chine), ainsi que pendant le Second conflit sino-japonais qui

---

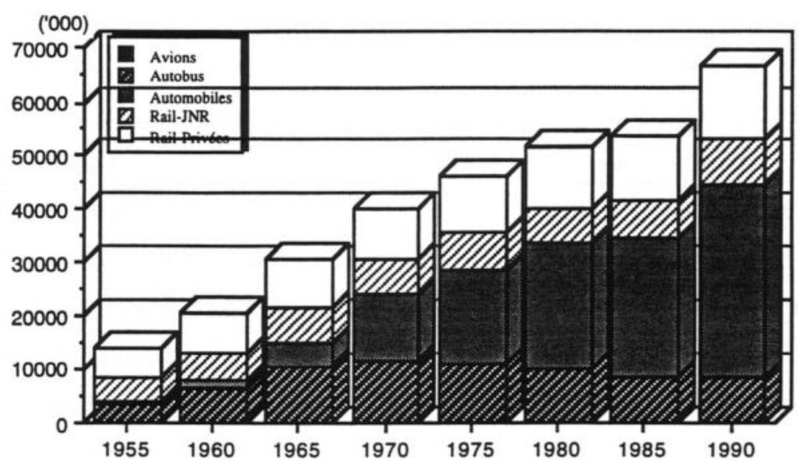
(2) TANIUCHI, Toru (1984) Japanese Urban Development and the Railway Network, 1880-1980. p. 118.

(3) HARADA, Katsumasa (1980) Technological Independance and Progress of Standardization in the Japanese Railways. p. 319.

débuta en 1937, le chemin de fer sera mis à contribution par les militaires. C'est d'ailleurs pour des facteurs stratégiques que la construction du réseau Shinkansen sera proposée et amorcée à la fin de la décennie 1930 afin de soutenir la politique expansionniste.

D'un pays qui appuya son développement ferroviaire initial sur le mimétisme des techniques et du savoir moderne issus des nations occidentales, il s'affirma graduellement, dès la décennie 1950, comme un pays ayant adopté la voie du modernisme, dans le respect du particularisme japonais et d'une maîtrise de plus en plus autonome de son avancement technologique. En ayant recours aux connaissances venue d'outre-mer, le Japon put progresser rapidement en réglant dans un délai relativement court les problèmes qu'il devait surmonter dans l'établissement du réseau de train rapide, ce qui lui permis de rivaliser assez rapidement avec les grandes nations occidentales.

**Figure 4.6: VOLUME DE VOYAGEURS PAR MODES DE TRANSPORT, 1955-1990**




Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1992) Japan Statistical Yearbook 1992. p. 304.

De quelques kilomètres qu'il était en 1872, le réseau ferroviaire japonais couvre aujourd'hui l'ensemble du territoire à l'exception de la préfecture d'Okinawa. Après une forte progression dont l'apogée se situe à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la croissance du réseau se stabilisera à partir des années 1950. L'essor de modes de transport concurrents comme l'automobile affectera fortement la prééminence des chemins de fer comme moyen de déplacement (figure 4.6). Toutefois, la mise en service, en octobre 1964, du Shinkansen contribua à revivifier le transport par rail et à démontrer, non seulement au peuple japonais mais à l'ensemble du monde, que cet instrument n'était guère suranné.

# CHAPITRE V

# LE RÉSEAU SHINKANSEN: POUR QUI, POURQUOI, OU ET COMMENT?

L'analyse de contenu porta sur 540 articles publiés dans le *Japan Times* (425 / 78,7%), le *New-York Times* (64 / 11,9%) et le *Times* (51 / 9,4%). L'important écart de fréquence observé entre le quotidien nippon et les deux autres publications s'expliquent par le fait que les journaux allogènes se bornent la plupart du temps à une couverture ponctuelle des événements importants concernant le programme Shinkansen (p. ex. l'inauguration d'un nouveau tronçon). Quant au *Japan Times*, en tant que publication nationale, il rapporte presque systématiquement toutes les nouvelles relatives à ce chemin de fer, qu'elles soient banales (p. ex. retard d'un train en raison d'une tempête de neige) ou majeures (p. ex. plan de développement du réseau).

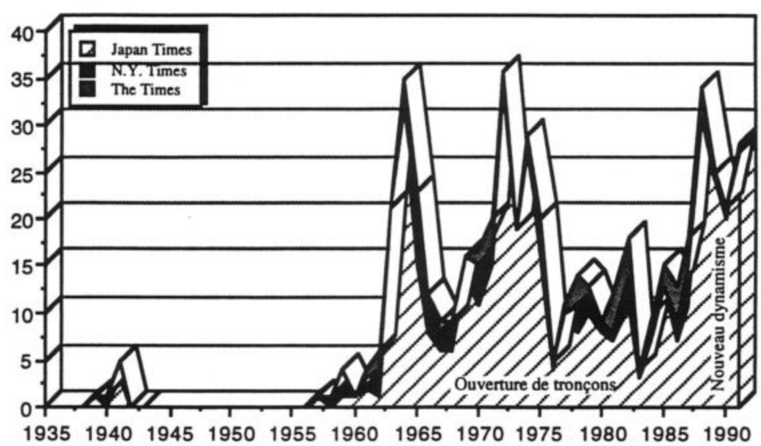
Il n'est guère surprenant de constater qu'au cours d'une année ayant vu l'ouverture d'une nouvelle section du réseau ou l'avènement d'une innovation, l'attention des médias tant japonais qu'étrangers est rehaussée (figure 5.1). A cet égard, les fréquences les plus élevées coïncident avec les années 1964, 1972, 1975 et 1982, lesquelles ont vu la mise en service des lignes Tokaido, Sanyo, Tohoku et Joetsu (figure 6.7).

Après une période d'accalmie de cinq ans où le réseau attira moins la curiosité des journalistes, la privatisation des Chemins de fer nationaux en 1987 suscita un intérêt nouveau. La période de l'après-privatisation fut particulièrement vive en événements. Désormais, les compagnies du Groupe JR ont l'obligation morale d'innover si elles veulent survivre dans ce nouvel environnement où la concurrence, qui est maintenant une règle fondamentale du jeu, a fait place au secours acquis des fonds publics pour renflouer les opérations déficitaires. En accord avec

cette réalité, soucieuses de générer des profits, ces entreprises se doivent de porter une attention spéciale aux exigences de la clientèle.

Ces voeux pieux se sont transformés par une volonté tangible de développer et d'améliorer le réseau, lesquelles initiatives furent rapportées fidèlement par le *Japan Times*. Ce dynamisme nouveau n'a provoqué que brièvement la curiosité des quotidiens d'outre-mer qu'en 1987. Ceux-ci n'ont guère assuré un suivi de l'évolution de ce processus. Il est aisé de comprendre ce phénomène sachant que lesdits changements sont du domaine de l'information à caractère domestique ou susceptible d'intéresser un public averti.

**Figure 5.1: FRÉQUENCE DES ARTICLES RELATIFS AU SHINKANSEN, 1938-1991**




Il est remarquable qu'au cours de la période ayant précédé l'inauguration du réseau Shinkansen, soit de 1938 à 1943 et de 1956 à 1962, la presse écrite ne se soit pas préoccupée des préparatifs ayant conduit à la mise en opération du train à haute vitesse.

Le *Japan Times* ne fit qu'occasionnellement référence aux progrès entourant la planification et la construction du Shinkansen. Il est aisé de penser que, durant la Seconde Guerre mondiale, les projets relatifs au chemin de fer, ainsi que l'abandon de sa construction en 1943, firent en sorte que, soumis aux prérogatives entourant l'effort de guerre, il s'est abstenu de rapporter les principales étapes de la courte vie de l'ancêtre du train rapide contemporain.

Quant à la seconde période, il est permis de croire que le manque d'espace dans les pages de ce quotidien et une certaine indifférence pour une idée encore sur la table à dessin constituent les motifs pour lesquels le programme passa sous silence. A cet effet, dès 1963 un intérêt croissant fut enregistré sachant que depuis quelques mois des essais du train étaient menés sur la nouvelle

ligne Tokaido. Ces expérimentations démontrèrent aux journalistes et au public que le projet était sérieux, que le Shinkansen pouvait concurrencer admirablement l'automobile et l'avion et que ce rêve était sur le point de se concrétiser incessamment.

## 5.1 QUI FAIT QUOI?

A la lecture des trois quotidiens, l'analyse de contenu révèle une polarisation du discours relatif au programme Shinkansen entre quelques intervenants gouvernementaux et sociétaux (figures 5.2 à 5.4). Il ressort que les organismes étatiques intéressés à ce secteur occupent le haut du pavé. Toutefois, dans le *Japan Times* (78,3%), une nette domination de l'appareil étatique est relevée en comparaison avec le *New-York Times* (65,6%) et le *Times* (46%).

Dans l'ensemble de ces publications, les Chemins de fer nationaux japonais (Groupe JR) occupent une place prépondérante. Cette situation n'est point surprenante sachant que l'analyse de contenu s'est effectuée à partir de mots-clés susceptibles de représenter cette tendance. De plus, l'ensemble des questions relatives au réseau impliquaient directement cette entreprise.

Il s'avère nécessaire de souligner que plusieurs articles du *Japan Times* ne font que décrire des événements liés aux activités corporatives de la société d'État (p. ex. records de vitesse). Ce sont souvent des textes aseptisés dont le contenu est inspiré par les communiqués ou les conférences de presse officielles. Toutefois, cette disposition s'est amoindrie avec la décennie 1980. Nonobstant, cette attitude a eu pour effet d'octroyer aux agents sociétaux une place dérisoire (21,7%). Même si dans les médias étrangers les Chemins de fer nationaux (Groupe JR) prédominent dans le discours, des articles plus critiques et plus diversifiés exposent les aspirations des autres forces.

Par ailleurs, au premier abord il ressort qu'au sein des institutions gouvernementales le pouvoir décisionnel relatif au réseau revient aux Chemins de fer nationaux (Groupe JR), à la Société de construction des chemins de fer japonais et au ministère des Transports. Les résultats obtenus laissent croire que le système politico-administratif nippon manoeuvre dans un circuit fermé et autonome où les forces sociétales évoluant dans l'environnement n'ont point d'incidence sur le programme Shinkansen. Cette fausse impression trouve sa justification dans le type de documents soumis aux fins de l'analyse de contenu.

L'utilisation des journaux, comme source de renseignements constitue une lacune. Ils ont généralement tendance à éluder l'influence des agents sociétaux ainsi que les relations invisibles qu'elles déploient avec l'appareil gouvernemental.

Figure 5.2: LE JAPAN TIMES ET LES FORCES SOCIÉTALES, 1938-1991

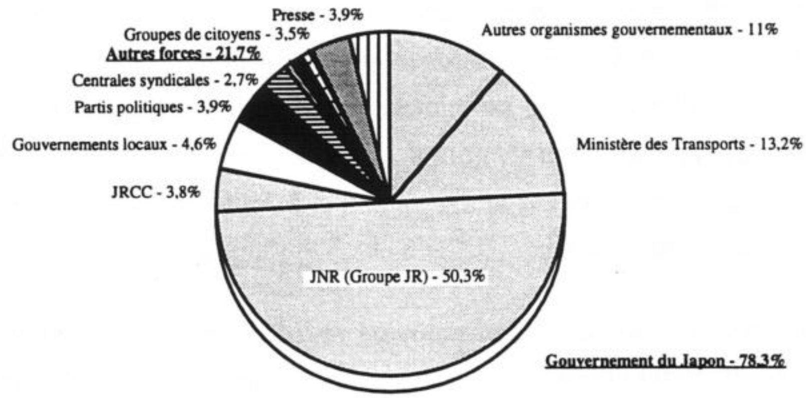



Figure 5.3: LE NEW-YORK TIMES ET LES FORCES SOCIÉTALES, 1938-1991

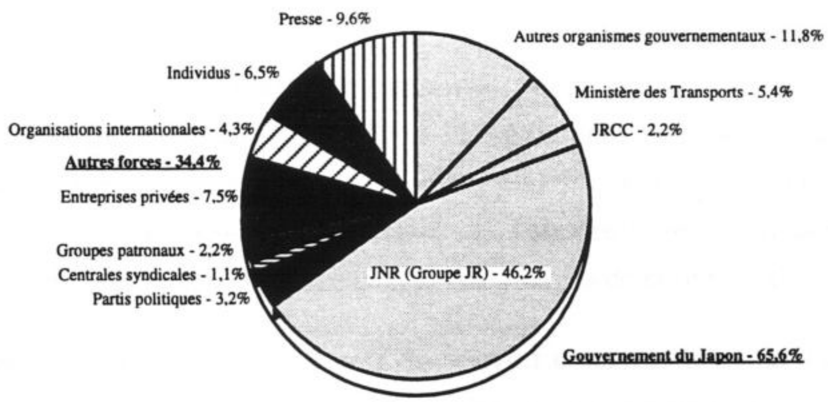
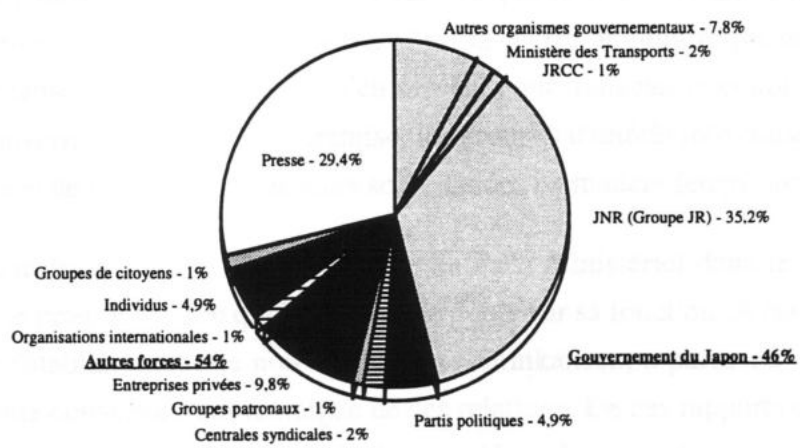



Figure 5.4: LE TIMES ET LES FORCES SOCIÉTALES, 1938-1991



A cet égard, il faut comprendre que la mission d'un journal à grand tirage et visant un large public n'est pas de présenter des analyses détaillées. Cette tâche incombe à des publications spécialisées. Néanmoins, il peut s'avérer surprenant que, dans le *Japan Times*, la couverture des activités des groupes sociétaux laisse à désirer. Toutefois, on peut poser l'hypothèse que ce quotidien étant destiné à un public allogène, il se borne à projeter une image positive et souvent esquissée de la société nippone. En antinomie, à la place qui leur revient dans les pages du *Japan Times*, ces collectivités dans les médias anglais et étatsunien occupent un rôle certain.

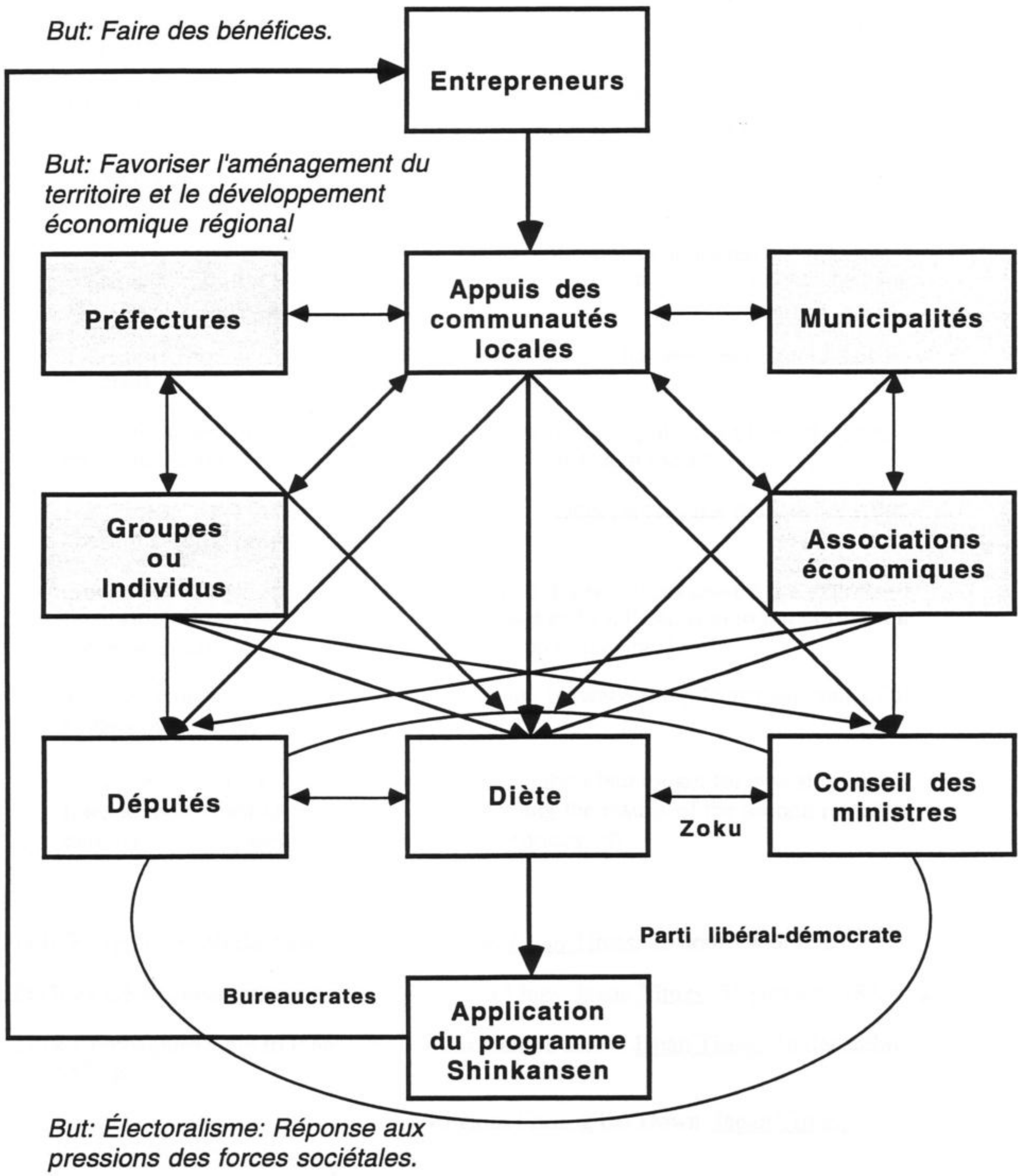
L'étude des documents déposés dans les archives gouvernementales aurait sûrement été plus représentative. C'est le problème posé par la compréhension de la langue japonaise qui annihila le recours à cette source. Néanmoins, certains articles de journaux laissent transparaître, plus souvent qu'autrement de manière indirecte, le rôle joué par les agents. C'est à partir de ce matériel qu'une analyse du processus décisionnel entourant le programme a pu être élaborée.

Près de l'autorité légale des groupes évoluant dans l'entourage du gouvernement ont une influence de premier plan dans les orientations empruntées. Leur pouvoir de persuasion est proportionnel au poids politique et économique qu'ils occupent dans la société nippone. Les actions entérinées par les institutions officielles découlent plus souvent qu'autrement de cinq pôles d'influence, soit du Parti libéral-démocrate, de l'appareil gouvernemental, des administrations locales, des regroupements patronaux et des groupes de citoyens (figure 5.5).

Le Parti libéral-démocrate qui contrôle les leviers du pouvoir constitue le canal d'accès aux paliers décisionnels. Les membres de cette formation siégeant au Parlement et de surcroît au Conseil des ministres ou dans un des groupes informels des priorités gouvernementales (*zoku*), intéressés au réseau, occupent une position privilégiée dans le processus décisionnel touchant le programme. Telle une courroie de transmission, il ressort que le Parti est une composante fondamentale et dynamique au sein de ce système. C'est la pierre angulaire qui permet aux forces sociétales d'officialiser leur requête. Elles s'en servent pour transmettre et appuyer leurs demandes auprès du gouvernement. Par son entremise, les groupes d'intérêt introduisent auprès des membres de la Diète et de l'Administration leurs sollicitations en matière ferroviaire.

Plusieurs articles laissent transparaître l'omniprésence du Parti ministériel dans le processus décisionnel concernant le programme, ce qui laisse peu de doute sur sa fonction. A cet égard, les luttes de pouvoir pour l'établissement de nouvelles lignes Shinkansen, à partir du milieu des années 1980, reçurent une couverture qui témoigne de ces relations. De ces rapports confirmés, peuvent être induits des liens sous-jacents où s'entremêlent les intérêts convergents et antagonistes des bureaucrates, des politiciens et des agents sociétaux.

**Figure 5.5: PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU SHINKANSEN**



It is now being discussed between the government and the Liberal-Democratic Party as to when the construction of the new Shinkansen line is to be started. However, due to the government's austerity policy, it is still unclear whether the construction work can be started by the end of fiscal 1987. (1)

The government Friday scrapped a 1982 Cabinet decision which froze construction of new shinkansen line (bullet train) projects, and gave the goahead for expanding shinkansen services across the nation.

The decision was made during a Cabinet meeting based on an agreement reached between the government and the ruling [...] Party at the end of last year. (2)

Four Japan Railway companies were negative about a government plan to construct eight new shinkansen routes [...].

Kichizo Hosoda, a Lower House member who sits on the committee on shinkansen construction, said at a committee meeting Thursday that the "light of hope" for new shinkansen routes should not be allowed to flicker out.

Transport Minister Shintaro Ishihara also stressed that the idea should not be dropped.

While local residents have called loud and clear for the rapid-transit lines, the plan is on ice because the who and how of financing is still up in the air.

[Le ministre des Finances déclara que] the government would not fund projects that "benefit specific people". (3)

Governors of prefectures along the planned Hokuriku Shinkansen Line expressed their satisfaction Thurday with the government and LDP decision to put priority on the construction of the Takasaki-Nagano section of the line. (4)

The decision was made after a heated debate between the government and LDP leaders over the issue.

A source close to the party said some LDP members had fought for new shinkansen lines to their constituencies as a key to deciding the results of the second round of nationwide simultaneous local elections in February. (5)

---

(1) JNR Applies to Build New Shinkansen Line. Japan Times. 30 août 1986. p. 2.

(2) Gov't OKs Construction of New Shinkansen Lines. Japan Times. 31 janvier 1987. p. 2.

(3) JR Compagnies Cool to Plans for New Shinkansen Lines. Japan Times. 18 décembre 1987. p. 2.

(4) Decision on Shinkansen Leaves some Regions Feeling Let Down. Japan Times. 2 septembre 1988. p. 3.

(5) Pact Set to Earmark ¥62.6 billion Next Year for Five Bullet Train Lines. Japan Times. 25 décembre 1990. p. 12.

En fonction de leurs ambitions politiques et des pressions extérieures, les élus du peuple, les membres du Conseil des ministres ainsi que les bureaucrates furent souvent divisés sur la nécessité d'étendre le réseau, ce qui démontre que l'apparente harmonie entre les différents éléments de la société japonaise vis-à-vis du développement du réseau n'est qu'illusoire.

Soumis au désir de plaire à leur électorat, les députés qui représentent des circonscriptions délaissées par ce moyen de transport n'hésiteront point à mener un démarchage intensif auprès des décideurs concernés. Souvent mandataire à la Diète de régions rurales qui constituent la base électorale du Parti libéral-démocrate, l'extension du réseau est usuellement associée au progrès économique tant par ces élus que par la population.

> Generally speaking, people and local government in less developed areas are not so concerned about the development vs. anti-development debate. For the most part, they still wish to invite new industries into their areas in order to improve their standard of living. This prevailing attitude constitutes a political resource for development-oriented leaders in the LDP. Working with these pro-development groups, former Prime minister Kakuei Tanaka proclaimed his plan to reconstruct the Japanese archipelago. (6)

Généralement oubliée par les investissements publics, la présence d'une gare démontre au peuple la bienveillance des gouvernants à leur égard. Ce bâtiment symbolique constitue aussi un moyen d'ériger de façon permanente un *monument* à la gloire de celui qui l'a offert à ses commettants. La gare de Gifu-Hashima (Gifu), localisée sur la ligne Tokaido dans le comté électoral de Bamboku Ono, personnalité politique respectée, constitue un exemple de cette générosité préjudicielle à l'intérêt national qui contribua à la disgrâce des Chemins de fer nationaux. Rentable sur le plan politique, cet édifice fut pendant plusieurs années sous-utilisée.

> A prime example of "cooperation" was the way in which an "elder statesman" of the Liberal Democratic Party, one Bamboku Ono, used his personal influence to force the construction of a totally redundant station in a small, unimportant town by the New Tôkaidô Line. As it happened, the town Gifu-Hashima was his birth-place, and to the great irritation of travellers whose time is wasted every time the train stops amid the fields surrounding the station, the townspeople erected a bronze statue of Ono in front of the station as a token of thanks. (7)

En parallèle, aux apologistes du train rapide qui se retrouvent à tous les échelons de l'Administration, des personnes plus concernés par la gestion de la dette publique s'opposeront aux projets d'extension dans des régions où la rentabilité économique est moins assurée que les

---

(6) MURAMATSU, Michio (1975) The Impact of Economic Growth Policies on Local Politics in Japan. p. 810.

(7) ISOMURA, Eiichi (1972) Urbanization and City Planning Policies. p. 455.

retombées électoralistes. A la suite de l'annonce par le ministère des Transports d'un plan de construction de huit lignes Shinkansen, un membre du ministère des Finances souligna sans ambages l'aberration de ce projet pour les finances publiques:

> [This project is] "one of the three most foolish plans" of the Showa government, putting it alongside the construction of the battleships *Yamato* and *Musashi* during World War II and the reclamation of Ise Bay and construction of the Sekian Tunnel connecting Honshu and Hokkaido. (8)

Cette faction qui évolue à l'intérieur du Parti, du Conseil des ministres et de la Diète ainsi que des ministères des Finances et de l'Intérieur, trouva son inspiration au sein des groupes patronaux durant les années 1980. Ainsi, la Fédération des organisations économiques joua un rôle crucial dans la création du Groupe JR. Toshio Doko, président de cette association de 1974 à 1980, mena les destinées de la Commission provisoire chargée de la réforme administrative dont les recommandations menèrent à la privatisation des Chemins de fer nationaux.

Créée après la Seconde Guerre mondiale, la Fédération en tant que porte-parole et organe de concertation des grandes entreprises japonaises, occupe un rôle central dans la gestion des affaires de l'État. Depuis la décennie 1950, plusieurs des orientations économiques adoptées par le gouvernement sont nées au sein de ce groupe qui constitue le *chien de garde* des intérêts du monde des affaires auprès des gouvernants. Le Shinkansen n'y a pas échappé sachant que l'idée des moratoires relatifs à l'extension du réseau et imposés par le Conseil des ministres en 1974 et 1982 provenait de membres affiliés à la centrale patronale. Ceux-ci avaient pour ambition de limiter les dépenses publiques pour réduire le déficit gouvernemental en vue de repousser des augmentations de taxes qui ne pourraient qu'affecter la rentabilité du secteur privé.

Nonobstant le rôle joué par l'association dans l'adoption des moratoires, elle appuya la relance du programme Shinkansen après la dissolution des Chemins de fer nationaux. Libéré de plusieurs contraintes syndicales et administratives, le Groupe JR ne constituerait plus un fardeau financier pour l'État d'autant plus que l'environnement économique mondial se prêtait à ces investissements. Désormais, les conditions étaient favorables à une nouvelle expansion du réseau qui ne pourrait que bénéficier à ses membres.

Les intérêts et, par le fait même, l'influence du patronat et des politiciens seniors touchent principalement aux questions financières comme la privatisation de la société d'État ou l'impact

---

(8) ROBINS, Brian (1988) Pressure to Grow but will they Pay their Way? p. 69.

des nouveaux tronçons sur le développement régional. Même si cette tendance ne transparaît pas dans la représentativité d'intérêt, la lecture de quelques textes révèle la présence de ces forces.

> Leaders of major Hokkaido, Tohoku, Kansai, Hokuriku and Kyushu business organizations Tuesday issued a joint statement for early implementation of pending new Shinkansen line projects.
>
> The two major hurdles to the new lines - fiscal reform and restructuring of the Japanese National Railways - have almost been solved, said Keigo Haratani, president of Hokuriku Federation of Economic Organizations.
>
> The government should carry out the pending projects as soon as possible, both as a response to external pressures for boosting domestic demand and as a solution to recent problems arising from concentration of business and administrative functions in the Tokyo area, he added. (9)

Ce passage démontre qu'après avoir incité les gouvernants à la prudence dans ce dossier, la Fédération transmettait un nouveau signal appuyant l'extension du réseau. Six mois après la parution de cet article, l'Administration et le Parti donnèrent le feu vert pour la construction de la ligne Hokuriku (figure 6.7).

Quant aux questions de nature locale, comme le choix du site d'une gare, c'est davantage des élus, des collectivités locales et des pressions issues du milieu qu'elles relèvent. Ceux-ci ont également un mot à dire dans le déploiement du réseau et la sélection des tracés.

L'ensemble de ces forces interagissent par un démarchage intensif tant au palier politico-administratif local que national. Plusieurs groupes régionaux ayant une convoitise pour le train rapide n'hésitent pas à venir quémander directement leur dû au siège social tokyoïte du Parti libéral-démocrate auprès des membres du Parlement et des organisations gouvernementales. Par le biais de contacts souvent personnels, ils agissent directement auprès de ceux qui détiennent le pouvoir décisionnel dans la société nippone. A ces éléments sociétaux favorables s'ajoutent des regroupements d'individus importunés par la présence d'une voie du Shinkansen à proximité de leur habitat. L'action de ces groupes sera abordée plus en détail à la fin de ce chapitre.

La création du Groupe JR devait modifier radicalement les règles du jeu, suivant l'opinion largement répandue. Pour les politiciens, il serait plus ardu d'influencer la gestion d'entreprises privées soucieuses de respecter les principes de la rentabilité économique. Malgré le fait que c'est ce dernier précepte qui commande les activités de ces compagnies, il demeure que le gouvernement s'est gardé le pouvoir de créer de nouvelles lignes. Par le biais de la Société de

---

(9) Regional Business Call for New Shinkansen. Japan Times. 2 mars 1988. p. 9.

construction des chemins de fer japonais, il s'occupe toujours de la maîtrise d'oeuvre des travaux de construction et assure une participation financière majeure.

De plus, bien qu'étant une entreprise privée en raison de sa structure organisationnelle et légale, le Groupe JR demeure sous le contrôle total du gouvernement puisqu'il en est l'unique actionnaire. Ses Conseils d'administration sont nommés par cette même autorité, lesquels sont directement redevables à son égard. Les liens informels établis entre les gouvernants et les gestionnaires, dont quelques-uns sont d'anciens hauts fonctionnaires ou employés des Chemins de fer nationaux, laissent présager la continuation de certains jeux de coulisse. En 1988, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) souleva ce dilemme:

> A moyen terme, le Groupe des Chemins de fer du Japon devrait pouvoir mettre à profit sa nouvelle autonomie pour diversifier ses activités [...]. L'extension récente ou projetée du réseau de Shinkansen [...] aux régions moins peuplées de la côte de la Mer du Japon, à Hokkaido et à Kyushu, où les lignes traditionnelles n'étaient pas rentables, pourrait se révéler être une charge financière. Les pressions politiques qui s'exercent en faveur de la construction de lignes non rentables - l'une des principales causes, pendant des décennies, des déficits de JNR - continuera de placer le nouveau Groupe [...] devant des choix difficiles. (10)

Nonobstant cette méfiance, les événements ayant suivi la privatisation démontrèrent que les *beaux jours* de la société d'État étaient chose du passé pour les politiciens.

En janvier 1987 suite à un démarchage intensif, le Conseil des ministres leva le moratoire de 1982 sur l'extension du réseau et approuva un plan de construction de huit lignes Shinkansen. Au cours des mois qui suivirent, la plupart des compagnies du Groupe JR démontrèrent un intérêt mitigé pour cet ambitieux schéma. Elles étaient réticentes à mener à terme ce projet les yeux fermés. Malgré le fait que le Groupe JR est toujours prêt à répondre à certaines demandes issues des milieux politiques, ces *cadeaux électoraux* au peuple doivent maintenant s'avérer rentables non seulement lors d'un scrutin mais aussi au point de vue commercial. Ce changement constitue un des principaux bénéfices engendrés par la privatisation. En 1993, ce processus d'autonomie fut renforcé lorsque le gouvernement commença à vendre sur le marché boursier une partie des actions de ces compagnies.

L'analyse a révélé deux types d'intervenants. D'abord ceux qui agissent directement par leurs initiatives sur l'évolution du programme. C'est entre leurs mains que repose le développement

---

(10) ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (1988) Japon 1987/1988. p. 93.

du réseau. Ils viennent de faire l'objet de l'exposé. A ces agents s'ajoutent ceux dont la fonction est dite passive, c'est-à-dire intervenant à titre d'observateurs.

Au sein des forces sociétales, des entreprises privées sont représentées dans le discours. Toutefois, celles qui furent identifiées ont généralement eu peu ou aucun impact sur le programme. Pour la plupart, ce sont des lignes aériennes intérieures dont les activités furent affectées par la vive concurrence engendrée par le train rapide.

Même si cela ne transparaît point dans le discours, les entreprises privées impliquées de près ou de loin dans la construction du réseau, ou bénéficiant de ses effets, sont actives au sein de l'environnement. Elles influencent directement les gouvernants en versant des contributions financières aux partis politiques ou en agissant par le biais des opérations de démarchage menées par la Fédération des organisations économiques.

Quant aux centrales syndicales, dans la période qui précéda la privatisation, elles se retrouvèrent de façon régulière dans l'actualité sachant que les Chemins de fer nationaux furent, pendant plusieurs années, le plus important bastion du militantisme prolétaire au Japon. De nombreux conflits ouvriers paralysèrent à plusieurs reprises la bonne marche du train rapide.

La presse étrangère, par le biais d'articles de fonds, et le *Japan Times,* par de nombreux éditoriaux, ont couvert l'évolution du programme depuis ses débuts. A l'oeuvre des correspondants, il faut ajouter la présence dans les quotidiens d'outre-mer de lettres ouvertes adressées à la rédaction. Reflet de l'opinion publique, cette page est une tribune pour les voyageurs qui, à l'occasion d'un récent séjour dans l'archipel, ont pu apprécier le Shinkansen.

Finalement, des groupes internationaux affiliés à l'Organisation des Nations-Unies (ONU) sont relevés dans le discours. La Banque internationale pour la reconstruction et le développement (Banque mondiale) finança une partie de la construction de la ligne Tokaido, tandis que la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CÉSAP) s'intéressa au projet lors d'une conférence tenue à Tokyo en avril 1963. Néanmoins, la présence de ces organismes dans l'actualité fut éphémère car elle se limita à la période 1956 à 1971.

## 5.2 UN TERRITOIRE POUR UN RÉSEAU, UN RÉSEAU POUR UN PAYS

Constat peu surprenant, depuis 1938 la région du Tokaido a dominé dans la représentativité géographique du discours des forces sociétales (figures 5.6 à 5.8). Ce phénomène n'est pas inattendu, sachant que c'est à l'intérieur de la mégalopolis que se concentre une forte proportion

de la population de l'archipel et que par le fait même d'importants mouvements de circulation y sont relevés.

Dans le discours des intervenants, c'est le territoire de la capitale nationale qui obtient la plus forte fréquence. Noeud terminal pour trois réseaux opérationnels et pour des projets d'extension, le nom de Tokyo se retrouve presque toujours dans les articles analysés.

Jusqu'au milieu de la décennie 1960, tous les quotidiens ne firent référence qu'au Tokaido, sachant qu'elle était la seule présente dans l'actualité. Dans les années qui suivirent l'ouverture de la ligne, et malgré le fait que le tronçon Tokyo-Osaka dominait toujours dans le discours, de nouvelles régions furent convoitées afin de recevoir le Shinkansen.

Les lignes Sanyo, Tohoku, Joetsu et le site d'essai des Chemins de fer nationaux (Groupe JR) situé à Miyazaki (Miyazaki) prirent progressivement une place importante auprès des agents sociétaux. A ces tronçons s'ajoutèrent, dans le *Japan Times,* des projets d'expansion peu connus outre-mer, soit les lignes Narita, Hokuriku et Kyushu (figure 6.7).

L'analyse de contenu du quotidien nippon relève que, durant la période 1938 à 1991, la presque totalité des préfectures de l'archipel furent désignées pour recevoir le train rapide, à l'exception de Mie, Nara, Shimane, Tottori et Wakayama.

Territoires fortement ruraux, peu peuplés et urbanisés (11), l'exploitation du réseau dans ces régions s'avère peu rentable au point de vue commercial et politique. De plus, leur localisation géographique les plaçant en marge des grandes régions socio-économiques du pays, les agents n'ont jamais fait référence à ces préfectures. Par rapport au quotidien japonais (cinq préfectures), la liste des régions oubliées par les médias étrangers (*New-York Times*: vingt préfectures, *The Times:* 21 préfectures) est beaucoup plus imposante. L'écart relevé trouve sa raison d'être dans le fait que l'intérêt des correspondants se porta davantage vers les sections existantes ou en voie d'être complétées que vers les projets à long terme.

## 5.3 UN RÉSEAU... ET POUR FAIRE QUOI?

Le discours des forces est nettement dirigé vers des considérations liées aux aspects socio-économiques du réseau Shinkansen. Cette aspiration se retrouve dans 60,5% des articles du

---

(11) JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1991) Japan Statistical Yearbook 1991. pp. 29-31.

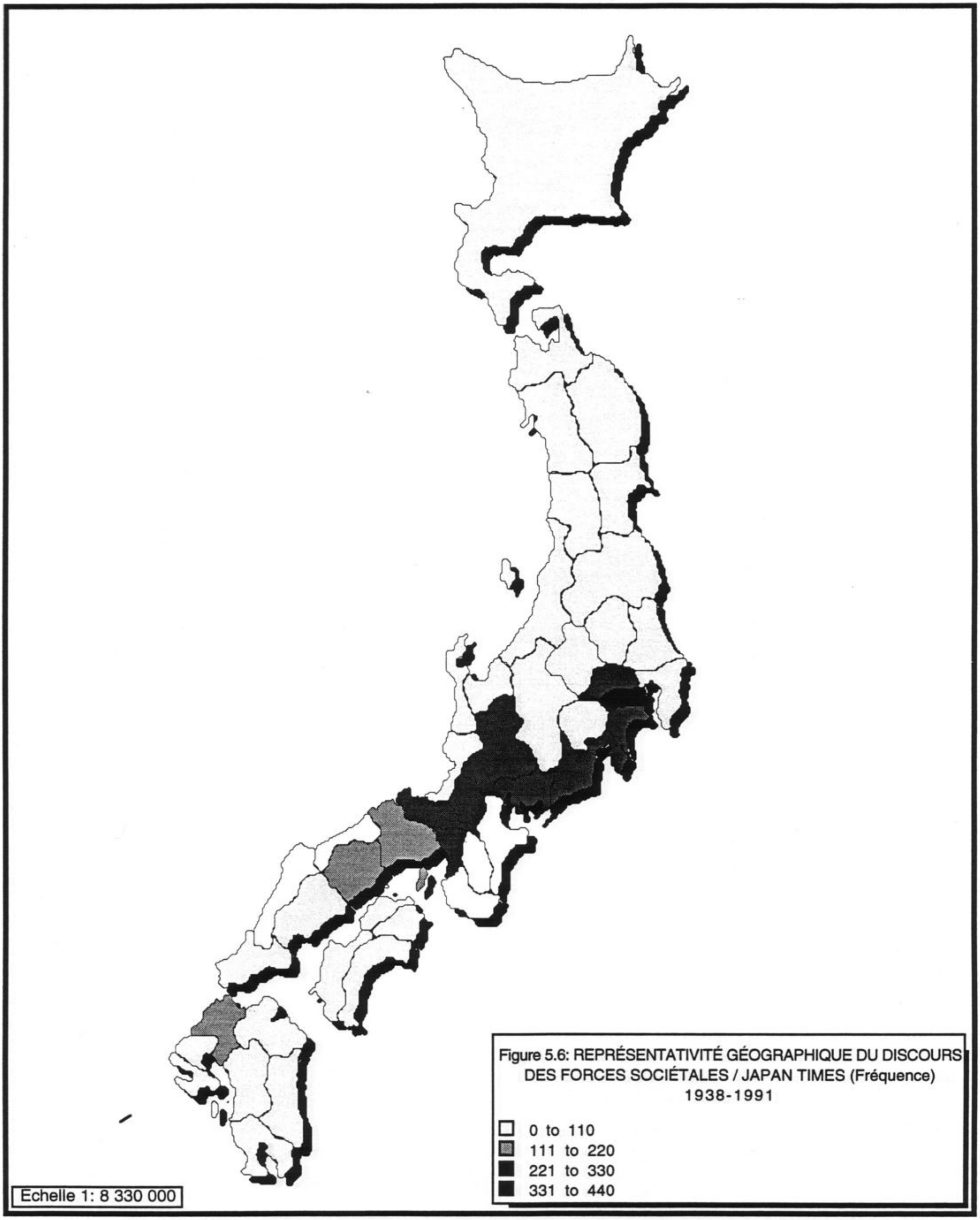



Figure 5.6: REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES / JAPAN TIMES (Fréquence) 1938-1991

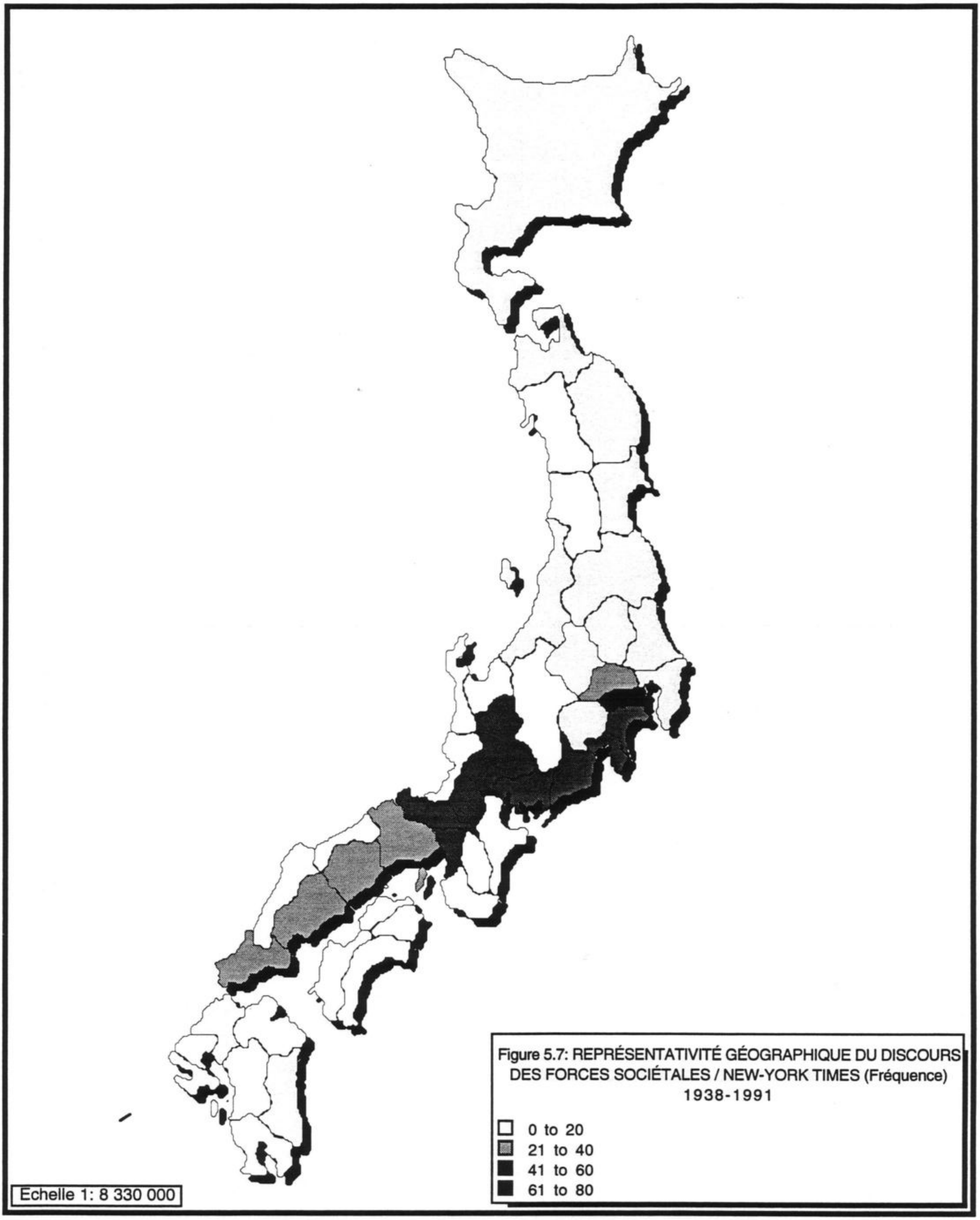



Figure 5.7: REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES / NEW-YORK TIMES (Fréquence) 1938-1991

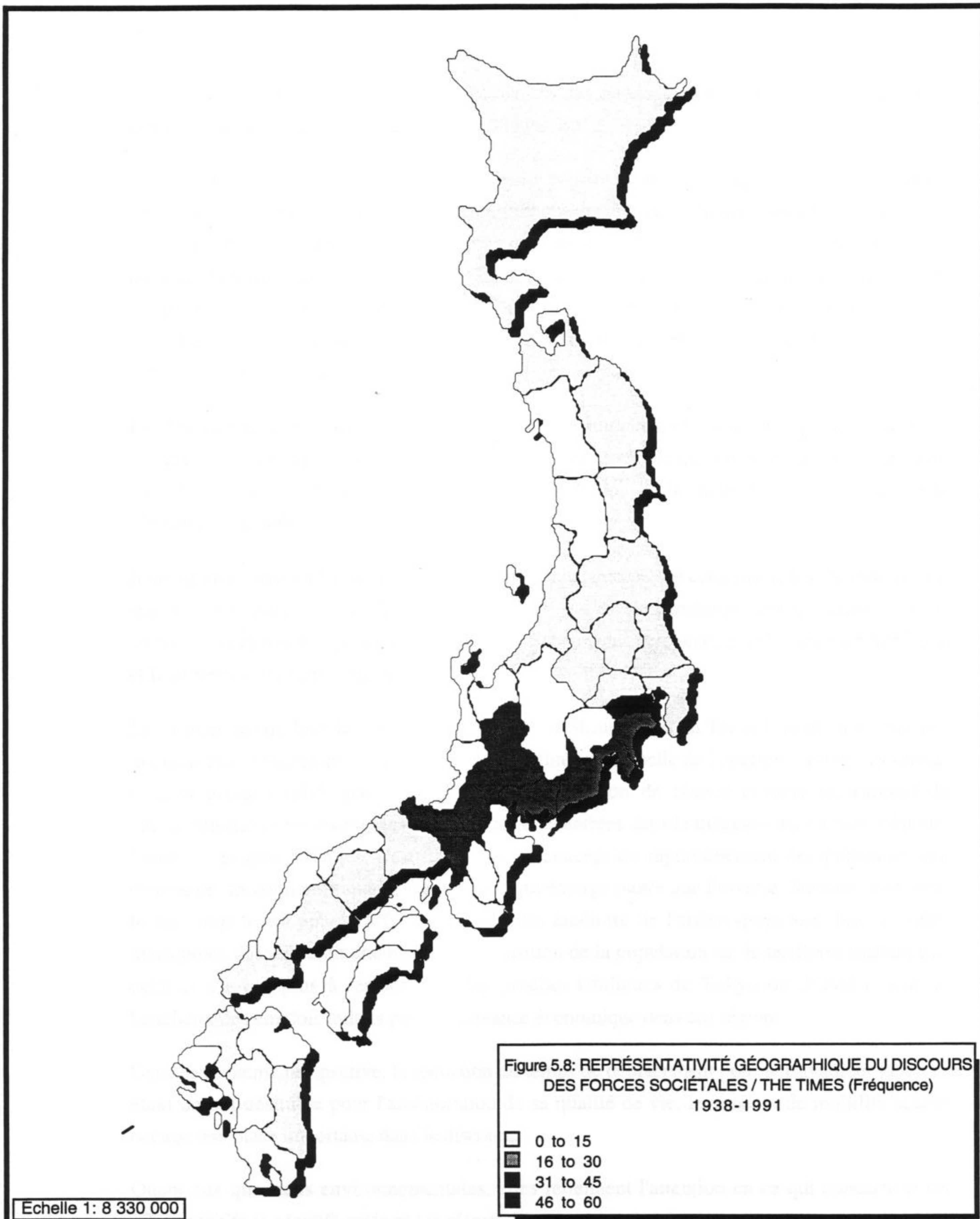



Figure 5.8: REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES / THE TIMES (Fréquence) 1938-1991

*Japan Times*. Quant au *New-York Times*, 51,2% des messages véhiculés s'y rapportent alors que le *Times* y réfèrent dans 62% des cas (figures 5.9 à 5.11).

L'aménagement du territoire ainsi que le développement économique régional suscitent l'intérêt des intervenants mais dans une proportion moindre, ce qui peut paraître assez surprenant. Peu firent mention de l'utilité du réseau comme instrument visant a créer de nouveaux pôles urbains ou manufacturier. Dans le même contexte, sa vocation comme moyen de développement commercial ou manufacturiers est également fort peu soulignée. Ces intentions sont probablement sous-jacentes aux propos des collectivités, toutefois elles n'ont pu être induites dans le discours analysé.

Les forces sont préoccupées par des souhaits plus sommaires et marginaux que l'on aurait pu s'y attendre. Les aspirations investies reposent avant tout sur des objectifs qui pourront être atteints à court ou moyen terme, comme l'amélioration de la mobilité des individus ou la réduction de la pollution.

Il serait utile maintenant de faire ressortir, pour chacune de ces catégories, les aspirations qui suscitèrent le plus d'attrait (figure 5.12). Pour ce qui est de l'aménagement du territoire, trois ambitions reviennent régulièrement: la mobilité accrue des personnes et celle des marchandises, et la protection de l'environnement.

Les forces assimilent le rôle géographique du Shinkansen en lui octroyant une mission organisatrice du territoire s'appuyant sur la mobilité individuelle de la périphérie vers les grands centres urbains reliés par le train rapide. La notion de réseau comme instrument de décentralisation vers les régions des activités concentrées dans la mégalopolis est peu présente. Selon les propos analysés, c'est davantage le concept de rapprochement des personnes des centres de décision politique et économique qui émerge plutôt que l'inverse. Suivant cette idée, le train rapide est appelé à favoriser un accès amélioré de l'arrière-pays aux deux grandes métropoles. Il faciliterait une meilleure répartition de la population sur le territoire sachant que celle-ci n'aurait plus à résider dans les proches banlieues de Tokyo ou d'Osaka, afin de bénéficier des emplois induits par la croissance économique dans ces régions.

Dans cette même perspective, la réduction du temps de déplacement pour le travailleur japonais étant un but désirable pour l'amélioration de sa qualité de vie, le concept de mobilité accrue occupe une place importante dans le discours.

Quant aux questions environnementales, elles retiennent l'attention en ce qui concernent les effets positifs et négatifs créés par le réseau. D'une part, le Shinkansen est perçu comme un outil

**Figure 5.9: LE JAPAN TIMES ET LES ASPIRATIONS INVESTIES, 1938-1991**

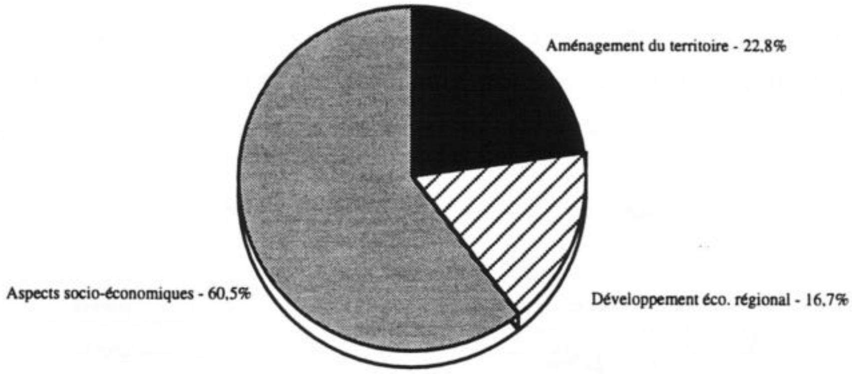



**Figure 5.10: LE NEW-YORK TIMES ET LES ASPIRATIONS INVESTIES, 1938-1991**

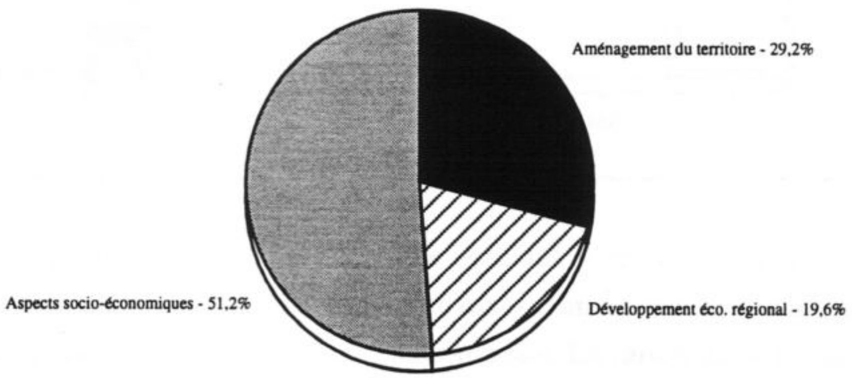
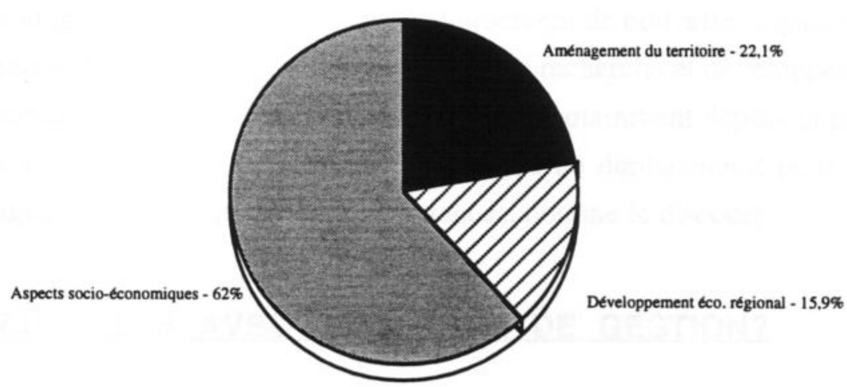
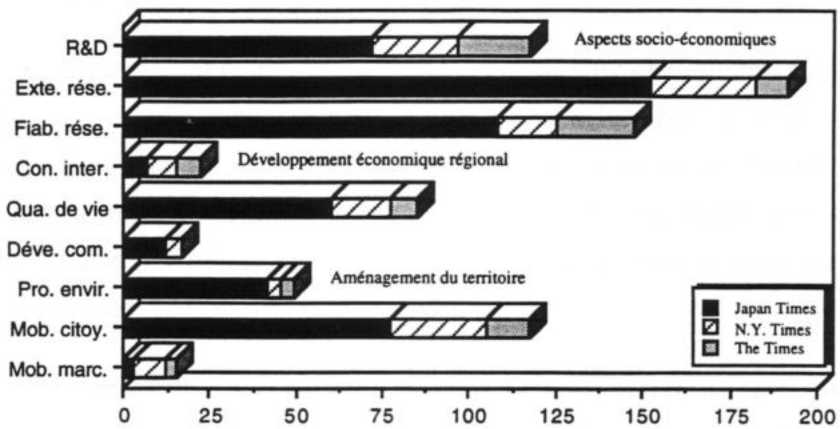



**Figure 5.11: LE TIMES ET LES ASPIRATIONS INVESTIES, 1938-1991**



contribuant efficacement à réduire la consommation énergétique de la nation ainsi que les déplacements par des modes de transport comme l'automobile qui favorisent la pollution de l'air et la dilapidation du territoire (p. ex. les autoroutes requièrent beaucoup d'espace). En antinomie, connaissant la réalité géographique et démographique de l'archipel nippon, le train rapide est également générateur de problèmes environnementaux.

**Figure 5.12: PRINCIPALES ASPIRATIONS INVESTIES, 1938-1991**




En ce qui concerne le développement économique régional, le réseau est appelé à améliorer la qualité de vie des citoyens, à servir d'instrument d'essor commercial et touristique, ainsi qu'à assurer le soutien à une meilleure concurrence intermodale. En raison de sa fonction qui est de transporter des personnes et non des marchandises, il n'est point surprenant de constater que ces aspirations sont intimement liées aux activités impliquant des êtres humains.

Parmi les aspects socio-économiques les plus populaires auprès de l'ensemble des agents sociétaux, il faut souligner un ardent désir pour l'établissement de nouvelles lignes. Par ailleurs, la fiabilité du réseau et de nombreuses références à l'aspect recherche et développement (R&D) occupent les préoccupations des gestionnaires ferroviaires, notamment depuis la privatisation. L'amélioration de la vitesse, en vue de réduire les temps de déplacement pour affronter la concurrence des lignes aériennes sur de longues distances, domine le discours.

## 5.4 UN RÉSEAU... MAIS AVEC QUEL TYPE DE GESTION?

Avant d'entreprendre la présentation des résultats relatifs aux moyens fonctionnels prônés ou relevés, il faut ici apporter une précision méthodologique. Parmi l'ensemble des variables de la recherche, celle-ci récolta le plus grand nombre de: Ne s'applique pas (N.S.P), soit dans plus de

deux tiers des documents analysés. Dans le dessein de mieux faire ressortir les moyens fonctionnels, ce choix a été exclu des figures 5.13 à 5.15.

La conclusion principale qui se détache de l'analyse, c'est qu'une forte majorité des agents s'entendent sur la philosophie sous-jacente au programme Shinkansen. Le gouvernement central se doit de subventionner la construction du réseau. Malgré la privatisation des Chemins de fer nationaux, cette avenue demeure toujours présente dans le discours même si de nouvelles avenues de financement sont désormais envisagées.

C'est le financement (coût) du réseau qui arrive en tête de liste des moyens fonctionnels relevés ou prônés dans tous les journaux. Ce qui démontre que les intervenants s'intéressent plus particulièrement à ce facteur, notamment dans les périodes de récession économique. A l'exception des contraintes environnementales, le potentiel de capitalisation et de rentabilité des nouvelles lignes demeure l'obstacle majeur qui limite une extension maximale du réseau sur l'ensemble du territoire.

En seconde place (troisième place pour le cas du *Times*), arrive la participation directe du gouvernement dans la gestion financière et administrative du réseau. Durant l'ensemble de la période, la place octroyée aux gouvernants dans la poursuite du programme n'a guère été remise en question. Cependant, la privatisation enclencha un processus où le gouvernement cédera graduellement, au profit de JR Central, JR Est et JR Ouest, plusieurs aspects liés à l'administration du programme, comme la propriété du réseau.

Finalement, il n'est point étonnant de constater que le troisième rang (deuxième pour le *Times*) revient à la privatisation. Quasi absent du discours durant les décennies 1960 et 1970, ce mode de gestion retient l'attention des agents durant les années 1980. Nonobstant, les forces s'entendent à l'égard du rôle que doit jouer le gouvernement dans le processus d'implantation du réseau Shinkansen. Ils lui octroient une fonction active dans le financement et dans l'établissement des grandes orientations du programme.

Dans les années 1980 et 1990, malgré le fait que le gouvernement disposait de faibles ressources financières, il se garda le privilège de subventionner le réseau. Bien que des considérations économiques justifient ce choix, cette incursion directe repose sur une volonté électoraliste visant à conserver l'appui populaire dans les comtés ruraux. Ce discours constitue avant tout une manière de démontrer au peuple la bonne foi du Parti libéral-démocrate quant au développement de l'espace japonais dans les régions démunies en infrastructures de transport.

**Figure 5.13: LE JAPAN TIMES ET LES MOYENS FONCTIONNELS, 1938-1991**

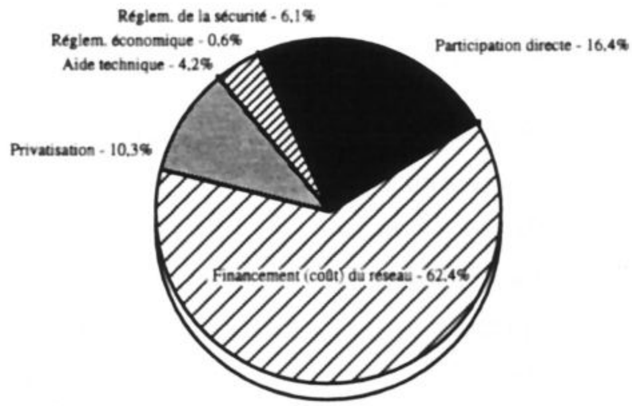



**Figure 5.14: LE NEW-YORK TIMES ET LES MOYENS FONCTIONNELS, 1938-1991**

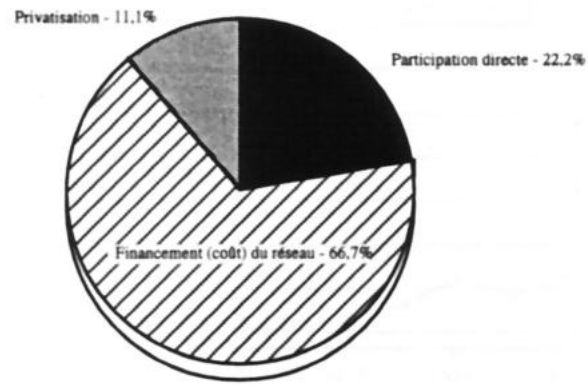
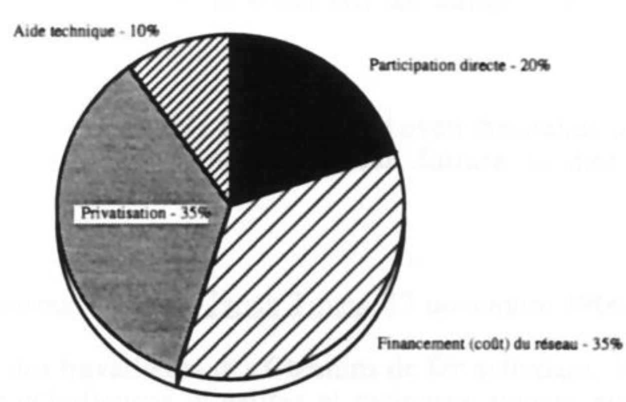


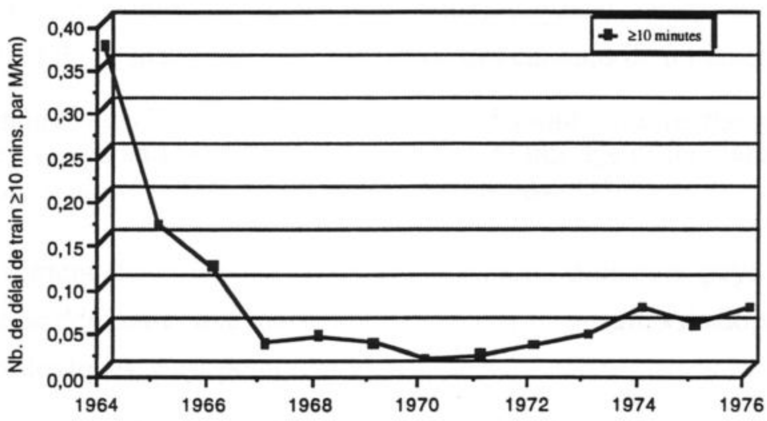

**Figure 5.15: LE TIMES ET LES MOYENS FONCTIONNELS, 1938-1991**



Finalement, en marge se retrouvent l'aide technique, la réglementation économique et de la sécurité. Inexistantes dans les articles du *New-York Times* , ces trois aspirations, bien que présentes, se retrouvent marginalisées dans le *Japan Times* et encore plus dans le *Times.*

Dans le *Japan Times*, la réglementation sur la sécurité occupe 6,1% du discours. Ce pourcentage est répartit entre deux périodes où le fonctionnement du train à haute vitesse fut affecté par certains ennuis, soit entre 1963 et 1967, ainsi que de 1972 à 1975 (figure 5.16). Durant les premiers mois d'essai et d'opération commerciale, quelques actes de vandalisme et maints problèmes de rodage (p. ex. défaillances mécaniques et électriques) ont entraîné un discours favorable à l'adoption de normes de sécurité rigoureuses (12). Cette préoccupation contribua au fonctionnement optimal du train dans des conditions sécuritaires.

**Figure 5.16: FRÉQUENCE DES DÉFAILLANCES MAJEURES (1964-1976)**




Source: KUBO, S. (1980) Maintenance System: Vehicules. p. 407.

En 1963, l'inquiétude reliée à certaines irrégularités dans l'octroi de contrats de fabrication de pièces amena le quotidien à soulever, dans un éditorial, les dangers de ces manoeuvres douteuses pour la sécurité du public.

> [...] Rather it is the human lives - possibly hundreds and even thousands of them - because corruption in contract awarding may mean failure to meet safety specifications in the work executed. (13)

---

(12) New Tokaido Trains "Dangerous:" Union. Japan Times. 17 novembre 1966. p. 3.

En novembre 1966, le Syndicat des travailleurs des Chemins de fer nationaux dévoila qu'entre avril 1965 et juin 1966, 2 929 défaillances mineures et majeures avaient entravées le bon fonctionnement du Shinkansen. A la lueur de ces données, le groupe syndical prévoyait qu'un accident majeur était inévitable dans un proche avenir.

(13) Éditorial: The JNR Scandal. Japan Times. 8 juillet 1963. p. 12.

Derechef, au début des années 1970, le réseau fut terni par des ennuis mécaniques et électriques liés à l'usure du matériel (figure 5.16), ce qui entacha temporairement la fiabilité du train qui était en service commercial depuis dix ans. Mis à rude épreuve chaque jour depuis son ouverture, il démontrait ses premiers signes de vieillesse. Ces problèmes suscitant des critiques, la société d'État fut amenée à investir massivement dans un important plan de rajeunissement du réseau en vue de prolonger sa vie utile.

L'aide technique suscita l'attention des journaux anglais et japonais respectivement dans 10% et 4,2% des cas. Sous cette rubrique sont regroupées les activités des Chemins de fer nationaux (Groupe JR) en matière de coopération internationale.

Modèle d'excellence dans le domaine des trains à haute vitesse, le savoir-faire japonais suscite depuis l'inauguration du réseau Shinkansen l'admiration de nombreuses administrations ferroviaires d'outre-mer. Toutefois, il n'en fut pas toujours ainsi comme le soulignait en 1970 l'ingénieur Yukio Ichijo de la Société de construction des chemins de fer japonais:

> "People laughed at us," [...] "when we first talked about building the new Tokaido line between Tokyo and Osaka. "A new railroad, in this age of jet planes and space travel?" They scoffed. but no one is laughing at us now. (14)

Dès 1964, l'avènement du train rapide fut ressenti dans plusieurs pays occidentaux. Les Japonais venaient de démontrer à la planète que le transport sur rail, s'il adopte les plus récentes innovations technologiques, n'est point révolu.

> JNR's railway knowhow is highly regarded overseas, and requests from other countries for technical cooperation to improve their railway systems have been increasing ever since the JNR's prouded achievement, the Shinkansen bullet train. began service in 1964, a JNR official explained. (15)

Dès lors, plusieurs centaines de spécialistes venus des cinq continents ont visité l'archipel afin d'en apprendre plus sur ce système. A ces experts s'ajoutent des personnalités politiques et des monarques qui en profitèrent pour goûter aux joies du Shinkansen lors d'un séjour officiel.

Depuis les années 1970, les Chemins de fer nationaux (Groupe JR) ont été attentifs aux demandes provenant de l'étranger pour l'exportation de ce système ferroviaire. Malgré le fait que ces projets sont demeurés sans suite, les Japonais n'ont point hésité à déléguer des équipes

---

(14) Japanese Railways Plans to Revolutionize Transit. New-York Times. 21 juin 1970. p. 78.

(15) JNR Extending Technical Aid to Third World, China, U.S. Japan Times. 3 janvier 1981. p. 2.

techniques afin de partager leur savoir-faire avec des nations désireuses d'acquérir cette technologie, comme la Chine, la Corée, l'Iran et le grand frère étatsunien, jadis un de leurs modèles en matière d'innovation.

## 5.5 LE POUR ET LE CONTRE

Avant de conclure ce chapitre, il serait souhaitable de présenter l'attitude générale des agents sociétaux envers le programme Shinkansen.

Un constat émerge de l'ensemble de la période. Le train rapide récolte une mention favorable auprès des collectivités ayant tenu un discours à son égard. Toutefois, l'intensité investie varie en fonction des médias analysés, des forces sociétales et des années. Alors que pour le *Times* un faible 54,9% est enregistré, à l'opposé le *New-York Times* avec 80,6% reflète une opinion très positive envers le réseau (figure 5.17 à 5.19).

Quant aux propos défavorables, le taux s'échelonne de 7,5% dans le *New-York Times* à 33,1% dans le *Japan Times*, tandis que le *Times* se situe à mi-chemin avec 25,5%. Finalement, un nombre minoritaire mais appréciable d'articles n'indique aucun parti pris.

Le *Japan Times* démontre l'ambivalence des Japonais envers le Shinkansen qui, indirectement, a été souvent entaché de la mauvaise réputation de la société d'État qui l'opère et des syndicats qui souvent ont interféré dans le fonctionnement de ses activités. Les problèmes domestiques engendrés par le Shinkansen durant les années 1970 et 1980, tels la pollution sonore et la spéculation foncière, y furent également pour quelque chose.

C'est au sein des mouvements de citoyens que le sentiment envers le réseau Shinkansen fut le plus divisé. L'opinion est fort divergente envers les effets du chemin de fer suivant le milieu d'origine de ces collectivités, c'est-à-dire les espaces ruraux versus urbains. Les intervenants issus des campagnes ont une attitude positive envers le réseau. En raison de la faible densité de population dans les zones traversées, ils sont peu soumis au bruit et aux vibrations créées par le train rapide, ce qui les amène à percevoir davantage les bénéfices socio-économiques anticipés pour leur région.

A l'hiver 1971, après que le gouvernement eut annoncé sa volonté de construire la ligne Tohoku reliant Tokyo à Morioka (Iwate), les résidents des préfectures d'Aomori et d'Iwate lancèrent un vaste mouvement de démarchage auprès des élus et des sociétés d'État concernées pour obtenir

Figure 5.17: LE JAPAN TIMES ET LA DIRECTION DES PROPOS, 1938-1991

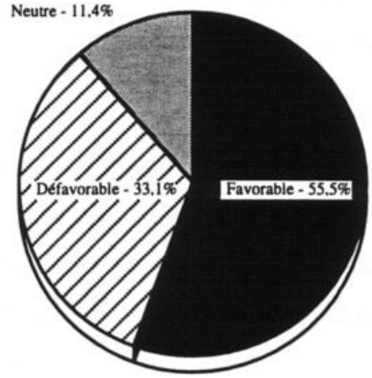



Figure 5.18: LE NEW-YORK TIMES ET LA DIRECTION DES PROPOS, 1938-1991

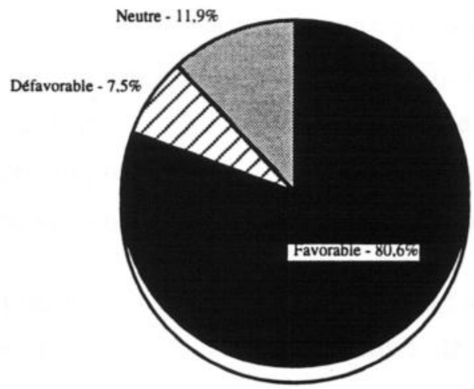
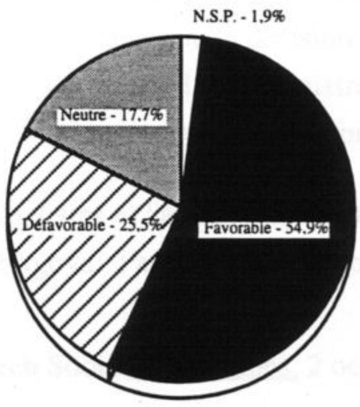



Figure 5.19: LE TIMES ET LA DIRECTION DES PROPOS, 1938-1991



un tracé qui les avantagerait. Dans leur croisade, ceux-ci s'opposaient aux habitants des préfectures d'Akita et de Yamagata qui espéraient recevoir également leur part du gâteau ferroviaire (16). Ceci démontre le vif intérêt dans certaines régions pour le programme.

A la même époque et dans le courant des mouvements contestataires nés dans les années 1960, des groupes d'opposition au réseau se créèrent dans les villes de Nagoya (Aichi) et dans la région de Tokyo. Ne voyant que peu de retombées positives pour leur communauté, ils entamèrent une opposition virulente en raison des menaces que le Shinkansen constituait pour leur qualité de vie et l'évaluation foncière de leur maison. A cet égard, deux cas célèbres méritent d'être soulignés: ceux de Narita (Chiba) et de Nagoya.

En janvier 1971, le Conseil sur la construction des chemins de fer, organe consultatif du ministère des Transports, recommanda au gouvernement d'étendre le réseau Shinkansen. Un an plus tard, les autorités de la Société de construction des chemins de fer japonais dévoilèrent, lors d'une réunion avec le ministre des Transports, la route proposée pour la ligne Narita devant relier le Nouvel aéroport international de Tokyo (figure 5.20). Dès le jour suivant des résidents des arrondissements d'Edogawa et de Koto, situés dans la ville de Chiba (Chiba), s'opposèrent au projet avec l'appui de leur maire. Ils justifièrent leur requête par l'appréhension des effets nocifs sur l'environnement et sur leur propriété située près du tracé projeté (17).

Dans ce cas, les citoyens après de vives luttes, lesquels furent supportés (et souvent récupérés) par les milieux gauchistes, dont le gouverneur socialiste de Tokyo (1967-1979), Ryokichi Minobe, ainsi que par les mouvements d'opposition au nouvel aéroport, eurent gain de cause. Au printemps 1974, le ministre des Transports ordonna aux sociétés d'État impliquées dans le projet de tenir compte des facteurs environnementaux dans le choix des tracés des nouvelles lignes du Shinkansen et de consulter les collectivités locales. Par ce geste, il reportait honorablement la construction de cette ligne, laquelle décision fut renforcée par les moratoires sur l'extension du réseau adopté par le Conseil des ministres et par le refus de plusieurs propriétaires qui ne voulaient pas vendre leurs terres pour l'emprise du Shinkansen (18).

Beaucoup plus important par le symbolisme et l'attention qu'il attira sur la scène nationale, fut le cas du mouvement des citoyens de Nagoya. Par des efforts orchestrés, ce groupe mena pendant

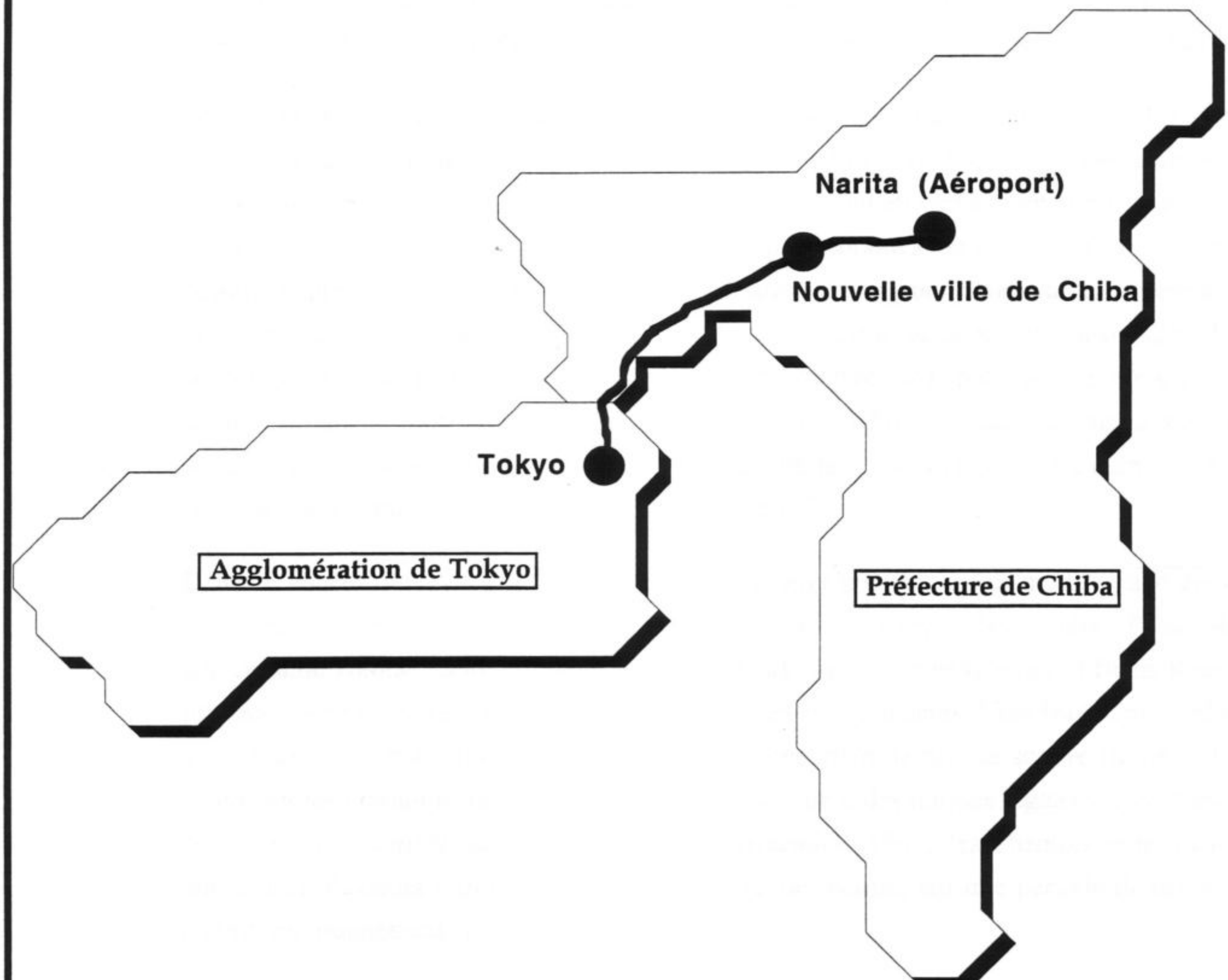
---

(16) Move on New Tohoku Line Seen Soon. Japan Times. 2 octobre 1971. p. 3.

(17) Residents Oppose New Bullet Line. Japan Times. 10 février 1972. p. 2.

(18) En mars 1991, JR Est inaugura le Narita Express, un train conventionnel qui utilise les infrastructures existantes et qui constituait une solution de rechange au projet plus ambitieux.

Figure 5.20: PROJET DE TRACÉ POUR LA LIGNE NARITA




Échelle 1: 1 100 000

plusieurs années une bataille rangée contre les Chemins de fer nationaux, tant sur le terrain par le biais de protestations publiques que par le recours au système judiciaire (19).

Au début des années 1970, en réponse aux doléances des citoyens de Nagoya et de Hamamatsu (Shizuoka), l'Agence de l'environnement a soumis certaines recommandations au ministère des Transports et aux deux sociétés d'État pour remédier à la pollution générée par le Shinkansen.

Suite à une assemblée réunissant les intervenants concernés tenue en octobre 1972, le Conseil central sur la pollution environnementale, organe consultatif de l'Agence, adopta des normes visant à limiter à 80 dB (A) le bruit causé par le train, tout en demandant aux Chemins de fer nationaux de prendre les moyens nécessaires afin de répondre à cet objectif. Toutefois, dans le dessein de préserver les intérêts supérieurs de la nation et des groupes favorables au réseau, cette recommandation était le résultat d'un consensus qui avait largement dilué des standards plus sévères. Ce taux allait à l'encontre de son Comité provisoire sur la pollution sonore générée par le Shinkansen qui avait déterminé une norme maximale de 65 dB (A), laquelle était accompagnée de la suggestion de réduire la vitesse du train dans certaines zones urbaines. Ce dernier argument fut rejeté car il compromettait la raison d'être du train (20).

Dans les années qui suivirent, l'Agence tenta d'accélérer le processus de modification des effets nuisibles du Shinkansen en agissant sur le Conseil des ministres et les sociétés d'État. Malgré une certaine volonté, ceux-ci invoquèrent que, leurs ressources techniques et financières étant limitées, ils ne pouvaient annihiler complètement ces inconvénients. Nonobstant, en conformité avec deux recommandations de l'Agence, l'une concernant le niveau sonore (juillet 1975) et l'autre sur les vibrations (mars 1976), lesquelles devinrent des normes légales en 1976 en vertu de la *Loi sur le contrôle de la pollution environnementale* (1967), les Chemins de fer nationaux ont investi plusieurs millions de yens dans le but de réduire, sur une période de dix ans, les méfaits environnementaux du réseau.

Quelques mois auparavant (mars 1974), insatisfait des progrès réalisés, 575 foyers de Nagoya habitant à proximité de la ligne Tokaido, avaient déposé, auprès de la Cour du district de Nagoya, la première poursuite du genre contre les Chemins de fer nationaux. Invoquant les problèmes sociaux et médicaux causés par la présence du chemin de fer, le Groupe pour la

---

(19) Pour de plus amples renseignements quant à ce mouvement de contestation, il est recommandé de consulter la thèse de David Groth (1987) intitulé *Biting the Bullet: The Politics of Grass-Roots Protest in Contemporary Japan.*

(20) Bullet Train Noise Curbs Proposed. Japan Times. 20 décembre 1972. p. 2.

justice environnementale sur le Shinkansen réclamait le respect d'une norme de 65 dB (A), ainsi qu'une réduction des vibrations occasionnées à chaque passage du train. Une injonction était demandée également afin que la vitesse du train dans certaines zones urbaines soit diminuée de 210 à 65 km/h. Finalement, une indemnité de 1 M¥ pour chaque famille devait être versée en vue de compenser les méfaits causés (21).

Le 11 septembre 1980, le Tribunal de Nagoya rejeta la requête visant à limiter la vitesse du train. Dans son arrêt, le juge souligna que l'acceptation de cette demande aurait pour effet d'entraîner des conséquences sociales beaucoup plus dommageables pour la nation que les inconvénients invoqués par les résidents. Néanmoins, il leur accorda une compensation de 530 M¥ (22).

Insatisfait le Groupe en appela. Le 12 avril 1985, la Haute Cour de Nagoya, réitéra le jugement et les arguments invoqués cinq ans plus tôt. Toutefois, elle maintenait le paiement d'indemnité aux familles demanderesses (23).

Cette longue lutte juridique s'acheva en 1986. L'association obtint de la Cour que JR Central respecte la norme sonore de 70 dB (A) adoptée dix ans auparavant par le Conseil des ministres et versa une indemnité de 480 M¥. Toutefois, en décembre 1991, ce standard n'était toujours point respecté malgré les efforts consentis par la compagnie ferroviaire (24).

Nonobstant les facteurs humains et pris isolément comme système, le sentiment de l'ensemble des agents sociétaux est très positif. En comparaison avec la faible popularité des Chemins de fer nationaux, le Shinkansen, en contrepartie, jouit d'un appui important auprès de la population. Ce qui n'est guère surprenant, sachant qu'environ un tiers des revenus de l'entreprise tirés du transport des voyageurs provenait du réseau, symbole de la réussite technologique du Japon.

Dans l'ensemble, le support des collectivités était de loin supérieur quant au train à haute vitesse par rapport au reste des services offerts par l'entreprise nationale. Cinq principaux facteurs, qui reviennent régulièrement dans les propos des forces, expliquent cette *histoire d'amour* :

---

(21) Nagoya Residents File Suit Against Shinkansen. Japan Times. 31 mars 1974. p. 2.

(22) Nagoya Court Rejects Bid to Slow Down Shinkansen. Japan Times. 12 septembre 1980. p. 1.

(23) Nagoya Court Refuses to Order Slowdown of Shinkansen Trains. Japan Times. 13 avril 1985. p. 1.

(24) Nagoya Citizens Continue War Against Noise of Bullet Train. Japan Times. 17 décembre 1991. p. 4.

- les Japonais sont fiers du réseau. Pionnier mondial dans ce secteur, le Shinkansen constitue une vitrine sur le monde pour le savoir-faire nippon;

- au point de vue technologique, le réseau constitue un modèle de perfection et d'innovation;

- contrairement à l'ensemble du réseau ferroviaire public, le Shinkansen génère des profits. Il ne constitue pas un fardeau financier pour l'État;

- le Shinkansen a démontré son efficacité. La clientèle apprécie sa rapidité et son accessibilité;

- sécuritaire, car depuis sa mise en service, le Shinkansen n'a jamais connu d'accident majeur ayant entraîné des pertes de vie.

Un extrait paru dans la page éditoriale du *Japan Times*, plus d'un an avant l'ouverture de la ligne Tokaido, démontrait déjà cette fierté qui s'est perpétuée jusqu'à aujourd'hui:

> In one aspect, the National Railways represent a brilliant success. The superexpress train [...] will be a proud symbol of success for the Japanese National Railways.
>
> [...]
>
> It's technological features have much impressed foreign visitors at the time of a recent ECAFE [Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique] session in Tokyo and the magnitude of success now shaping up is said to have shattered the concept of railways as an obsolescent means of transportation. (25)
>
> The new Tokaido Trunk Line [...] is a dream of every Japanese. (26)

Toutefois, au cours de la période étudiée, ce sentiment n'a pas toujours été aussi affirmatif. Malgré l'image de perfection technologique projetée à l'étranger, le programme Shinkansen ne fut pas sans être entaché de problèmes, comme le révèle un article du *Japan Times*:

> The Shinkansen, the high-speed "bullet train" system enjoys a high reputation abroad as a symbol of the advanced technology of the nation, although its image at home has been somewhat tarnished by host of social problems it has created being a source of noxious noise pollution, its vulnerability to snowfall, etc. (27)

Segmenté par périodes, c'est au cours des années 1970, époque de conflits majeurs entre la direction de la société d'État et ses travailleurs, de scandales politico-financiers impliquant la

---

(25) A Story of Half Success: Nationalized Operation Drawbacks Bared by Recent Railway Report. Japan Times. 15 juin 1963. p. 12.

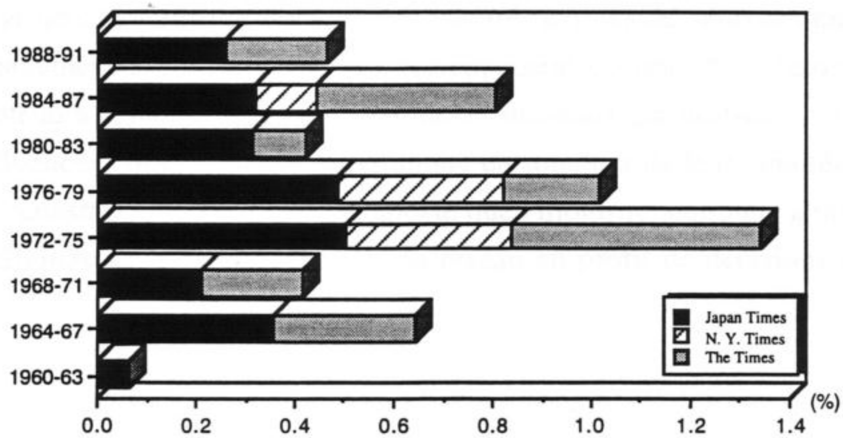
(26) Éditorial: The J.N.R Scandal. Op. cit.

(27) JNR Expertise Used to Help Countries Around the World. Japan Times. 1 janvier 1977. p. 2.

gestion du programme, ainsi que de défaillances techniques, que l'opinion des agents fut la moins favorable envers le chemin de fer (figure 5.21). Situation qui contraste avec les premières années d'opération de la ligne Tokaido.

La privatisation inversa ce mouvement négatif. Dès les années 1988-1991, une remontée de la cote de popularité du réseau fut observée. Pour l'opinion publique, les retombées attendues par cette réforme majeure étaient considérables. La création du Groupe JR devait permettre d'étendre l'excellence du service Shinkansen à l'ensemble du réseau ferroviaire conventionnel.

**Figure 5.21: PART DES PROPOS DÉFAVORABLES AU SHINKANSEN (1960-1991)**




Les médias étrangers s'intéressant généralement au spectaculaire en ce qui concerne l'actualité internationale, comme les records de vitesse, les délais causés par une tempête de neige, un tremblement de terre, un incident technique ou une grève, il n'est pas surprenant de constater la polarisation des résultats obtenus entre le *New-York Times* et le *Times*. Le quotidien étatsunien transmet dans ses pages une vision très positive du réseau Shinkansen, notamment en le prenant comme modèle à suivre pour les compagnies ferroviaires des États-Unis.

En parallèle, les Britanniques ont eu tendance à en présenter une image plus négative en mentionnant à plusieurs reprises les difficultés rencontrées par le train rapide et à souligner les problèmes de gestion de la société d'État. Ces résultats sont imputables aux choix de la rédaction dans la priorité accordée à l'actualité plutôt qu'à un biais délibéré.

## 5.6 ET POUR CONCLURE...

Le présent chapitre a démontré quelles sont les forces sociétales impliquées dans le développement du programme. Leurs relations, leurs opinions, les ambitions et attentes investies pour le Shinkansen ont également été examinées.

Pour la nation japonaise, le réseau Shinkansen a été édifié dans le dessein de répondre à des besoins bien justifiés. Nonobstant ces aspirations légitimes au fil des ans, le train rapide est également devenu l'objet de convoitise pour l'appareil politique, en raison du type de gestion adopté pour le réseau.

La plupart des projets de nouvelles lignes sont inspirés par des desseins compréhensibles en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Toutefois, l'analyse de contenu a démontré la présence d'agents sociétaux qui utilisent leur pouvoir dans l'intention d'influencer l'orientation du programme en fonction de leurs intérêts particuliers. Dans maintes circonstances, c'est dans ce contexte que l'illogisme politique a pu dénaturer les objectifs scientifiques soutenant l'extension du réseau au profit de décisions subjectives et électoralistes.

# CHAPITRE VI

# LE RÉSEAU SHINKANSEN: UNE ENTREPRISE NATIONALE

## 6.1 LES DÉCIDEURS

Très tôt, à l'exemple de plusieurs nations industrialisées, l'État japonais s'intéressa, pour plusieurs considérations, à l'établissement d'un réseau ferroviaire densifié à l'intérieur de son aire de souveraineté.

Dès l'ère Meiji, les dirigeants nippons se sont octroyé une politique ferroviaire qui leur attribuait un rôle direct et fondamental dans ce secteur. L'ambition première qui se dissimulait dans ce choix était de mettre le rail au service des orientations politiques du pays. Depuis la fin du XIX$^{e}$ siècle, ce mode de transport a été intimement lié à la modernisation nationale. Le programme Shinkansen ne se soustrait point à ce modèle. Il est un produit des politiques de développement économique et d'aménagement du territoire adoptées depuis la décennie 1960.

Malgré la privatisation des Chemins de fer nationaux, le gouvernement et le Parti libéral-démocrate entendaient maintenir leur influence sur l'avenir du réseau Shinkansen. Dans cette perspective, nonobstant ce virage qui apparemment rompait avec la politique traditionnelle de gestion publique de ce secteur, ils conservèrent le privilège d'approuver, de financer et de gérer la construction de tronçons ferroviaires. Le maintien de cette ascendance se révèle capital sachant que, plus que dans toute autre nation capitaliste, le transport sur rail occupe pour le peuple japonais un rôle socio-économique de grande importance.

Ce sixième chapitre sera l'occasion de présenter les organismes gouvernementaux impliqués dans le processus décisionnel inhérent à l'établissement du réseau Shinkansen. Par la suite, l'évolution historique du programme ainsi que sa place dans la stratégie nationale de développement seront étudiés.

## Les organismes gouvernementaux impliqués dans le programme Shinkansen

Le chapitre précédent a permis au lecteur de découvrir les principaux acteurs évoluant autour du programme. Plusieurs groupes ayant des ambitions souvent divergentes tentent d'influencer le développement du réseau. Certaines forces, en raison de leur emprise sur la société nippone, réussissent mieux que d'autres à imposer leurs idées auprès des gouvernants. Les activités de ces démarcheurs ayant été introduites, il faut s'attarder aux forces internes responsables du programme, c'est-à-dire les organismes gouvernementaux.

En raison de la portée socio-économique et financière du programme, plusieurs organisations sont engagées dans sa gestion. Dans cette optique, la figure 6.1 illustre les relations officielles et informelles, de même que la hiérarchisation des rapports régissant ces unités politiques et administratives.

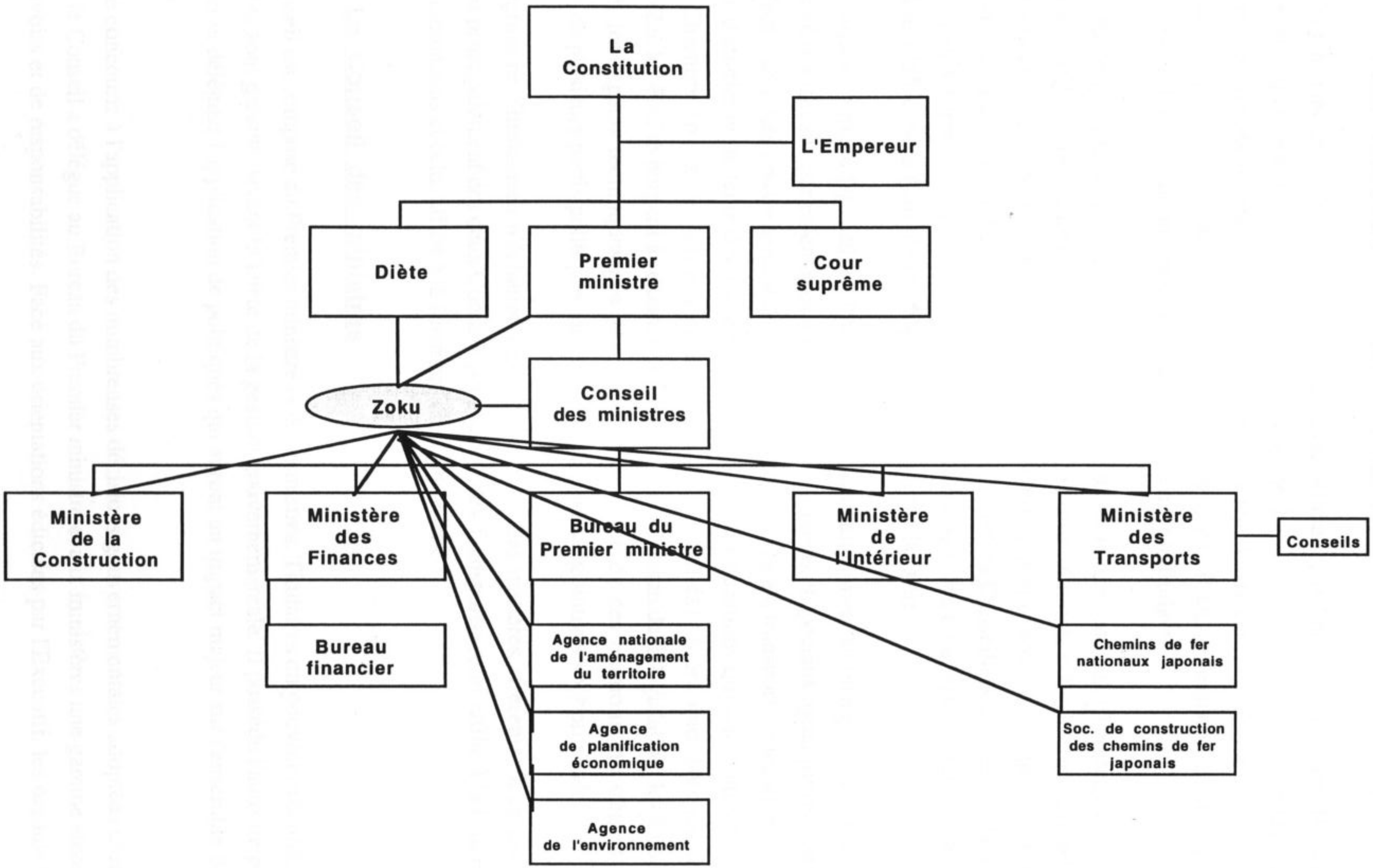
L'expérience passée a démontré que le déploiement du réseau reposait sur deux types de pouvoirs: l'autorité technique et l'autorité politico-administrative. Cette dernière est sans contredit le *foyer décisionnel* d'où origine l'évolution du programme.

Elle trouve sa source au sein de cinq pôles d'influence, soit le Parti libéral-démocrate par le biais des Parlementaires mais surtout de ses membres seniors siégeant au sein des groupes informels des priorités gouvernementales (*zoku*), du Conseil des ministres, du Bureau du Premier ministre, du ministère des Finances et du ministère des Transports. Au coeur de ce processus décisionnel, c'est dans le Parti gouvernemental que se regroupent les plus ardents défenseurs et démarcheurs en faveur du train à haute vitesse. Un groupe d'intérêts désireux d'agir sur le programme pour d'en retirer des bénéfices se doit d'intervenir en même temps sur les politiciens et les bureaucrates de ces organismes. C'est dans leurs mains que repose la clé d'un éventuel succès.

Quant à l'autorité technique, elle réfère aux organismes de soutien détenant une préséance dans la sélection et la localisation des infrastructures du réseau. Bien que largement concentrée à l'intérieur des Chemins de fer nationaux (Groupe JR) et de la Société de construction des chemins de fer japonais, elle est dépendante du pouvoir politico-administratif qui détient les leviers économiques et législatifs permettant de concrétiser ses projets.

Abordons maintenant l'examen des fonctions et des responsabilités imparties à chacun de ces intervenants.

**Figure 6.1: ORGANISATION DU GOUVERNEMENT DU JAPON**



## La Diète (L'Assemblée nationale du Japon)

Le Parlement japonais, ou suivant son appellation officielle, la Diète, est le corps législatif suprême qui régit plusieurs aspects de la société nippone. Les élus, notamment ceux siégeant à la Chambre des Représentants, possèdent des pouvoirs législatifs étendus. Signalons les plus importants, qui sont d'amender la Constitution, de choisir le Premier ministre, d'adopter des lois, de ratifier des conventions internationales et d'entériner le Budget.

Inspirée sur le système parlementaire étatsunien, la Diète est divisée en deux Chambres: celle des Conseillers (Chambre Haute) et celle des Représentants (Chambre Basse) qui comptent respectivement 252 et 512 membres. Les Représentants sont élus pour un mandat de quatre années ou jusqu'à la dissolution de la Chambre, tandis que les Conseillers le sont pendant six ans. Plusieurs formations politiques sont représentées aux deux paliers; toutefois, depuis novembre 1955, c'est le Parti libéral-démocrate qui contrôle la Diète.

Chaque année, le menu législatif de l'Assemblée est particulièrement surchargé. Pour améliorer l'efficacité des travaux parlementaires, des Comités permanents et spéciaux ayant juridiction sur un secteur d'activités gouvernementales (p. ex. affaires étrangères, transports, éducation) ont la mission d'étudier et de tenir des audiences publiques sur les questions qui leur sont soumises par la Chambre (p. ex. les projets de lois devant être ratifiés). Alors que dans les deux assemblées les élus se bornent à l'examen sommaire et à l'adoption de la législation, les Comités scrutent les aspects techniques des lois. C'est à l'occasion de ces réunions, où siègent des députés de plusieurs partis politiques, que des modifications législatives sont proposées.

Le programme Shinkansen n'échappe pas à cette règle. Les matières afférentes à ce dossier relèvent principalement des deux Comités permanents des Transports: celui affilié à la Chambre des Représentants et celui affilié à la Chambre des Conseillers.

## Le Conseil des ministres

Le Conseil est composé du Premier ministre et des ministres. Titulaires du pouvoir exécutif, ses membres sont garants devant la Diète de la gestion gouvernementale. Il possède l'autorité pour préparer et déléguer l'application de politiques qui auront un impact majeur sur l'ensemble de la nation.

Afin de concourir à l'application des nombreuses décisions gouvernementales adoptées chaque année, le Conseil a délégué au Bureau du Premier ministre et aux ministères une gamme étendue de pouvoirs et de responsabilités. Face aux orientations édictées par l'Exécutif, les organismes

faisant partie de la structure politico-administrative japonaise (p. ex. le ministère des Transports) ont pour mission de contribuer à leur respect dans leurs activités.

### 1. Le Bureau du Premier ministre

Dans le système politique japonais, le Bureau du Premier ministre occupe un rôle fondamental. Certains aspects liés au développement national et à la coordination des politiques afférentes, étant considérés trop stratégiques pour être disséminés sans harmonisation dans plusieurs ministères, ont été répartis à l'intérieur d'agences directement rattachées au Bureau.

Dans leurs sphères de compétences respectives, les agences sont chargées de concevoir et de coordonner l'application des grandes orientations en matière de politique publique. Elles ont le mandat de veiller à ce que les activités gouvernementales respectent ces lignes directrices. Des ministres d'État agissent comme Directeurs généraux de ces organes.

Trois organismes du Bureau s'intéressent plus particulièrement au programme Shinkansen: l'Agence nationale de l'aménagement du territoire, l'Agence de planification économique et l'Agence de l'environnement.

#### *Agence nationale de l'aménagement du territoire*

Durant les premières années de la haute croissance de l'économie japonaise, le gouvernement ne porta pas une attention particulière à l'organisation spatiale de l'archipel bien que la *Loi sur le développement global du territoire national* ait été votée en 1950. Cette loi obligeait l'Administration à élaborer un plan de développement global du territoire national.

Bien que le premier Plan fut adopté en 1962, les années d'application démontrèrent un manque de coordination, un éparpillement des responsabilités et des conflits de juridiction entre plusieurs organismes. Afin de mieux harmoniser l'action gouvernementale dans ce secteur, la Diète instaura, en 1974, l'Agence nationale de l'aménagement du territoire.

En plus du mandat qui est de concevoir un plan national d'aménagement du territoire, l'Agence doit veiller à ce que les activités des ministères, des sociétés d'État et des collectivités locales respectent et concourent à sa philosophie. Ce document renferme des objectifs généraux et spécifiques en vue d'assurer un développement spatial cohérent de l'archipel. Plusieurs pages sont consacrées à l'amélioration des réseaux de transport, dont le Shinkansen qui constitue un des piliers de la planification territoriale japonaise.

Depuis sa création, l'Agence a eu une forte propension à arrimer ses objectifs d'aménagement du territoire aux orientations de développement économique et social édictées par l'Agence de planification économique. Dans sa sphère d'intervention, elle veille à organiser le territoire en fonction des visées de développement national et des conditions géographiques de l'archipel.

### *Agence de planification économique*

Les grandes orientations socio-économiques empruntées depuis les années 1950 par l'État japonais ont été élaborées et diffusées par l'Agence de planification économique.

Elle publie régulièrement un plan qui trace la voie au développement économique et social de l'archipel. Cet important document est le fruit d'une consultation élargie auprès des milieux socio-économiques de la nation, lesquels sont représentés au sein du Conseil économique, organe consultatif auprès du Premier ministre. S'appuyant sur les orientations formulées par le Conseil, un plan de développement national est rédigé à la demande du Premier ministre, en harmonie avec ses intentions politiques. L'approbation finale du projet de plan incombe au Conseil des ministres.

### *Agence de l'environnement*

En regard des pouvoirs qui lui sont conférés par la *Loi sur le contrôle de la pollution environnementale*, elle a pour mission de protéger et d'améliorer l'environnement de l'archipel.

Depuis sa naissance en juillet 1971, l'Agence a joué une part active dans l'étude des problèmes environnementaux causés par le réseau Shinkansen. Sensible aux critiques du public, elle a édicté des normes en matière de pollution sonore et de vibration devant être respectées par les entreprises de transport.

## 2. Le ministère des Transports

Depuis les années 1950, le ministère des Transports est l'organisme gouvernemental qui a été à la base de la politique ferroviaire et du programme Shinkansen. Ayant compétence sur les modes de transports aérien, maritime et terrestre, il oeuvre avec l'Agence nationale de l'aménagement du territoire à la mise à jour du volet Transport contenu dans le plan de développement global du territoire national. Cette concertation permet l'élaboration d'une politique ministérielle qui s'intègre avec les grands objectifs édictés par l'Agence.

Le ministère s'occupe également de gérer, par le biais de la réglementation économique et de la sécurité, les activités des transporteurs. Pour le secteur ferroviaire, c'est au Bureau des chemins de fer qu'incombe la gestion de la Société de règlement des comptes des Chemins de fer nationaux. Il s'occupe également du développement et du financement du réseau Shinkansen.

Le ministère dispose d'une société d'État par lequel il applique les plans d'expansion du Shinkansen. Cet organisme, appelé la Société de construction des chemins de fer japonais, lui permet de conserver sa mainmise sur l'épanouissement du réseau malgré l'avènement du Groupe JR.

En vertu de la *Loi sur la construction du réseau national de Shinkansen*, c'est au ministre des Transports que revient le devoir de déterminer les tracés des nouveaux tronçons, d'adopter les plans et d'émettre les permis de construction. Dans ses fonctions, il est conseillé par le Comité sur le Shinkansen (anciennement le Comité sur la construction des chemins de fer) qui l'aide à fixer son choix final. Composé de députés et de bureaucrates, ce groupe est très partisan.

### *Chemins de fer nationaux japonais (Groupe JR)*

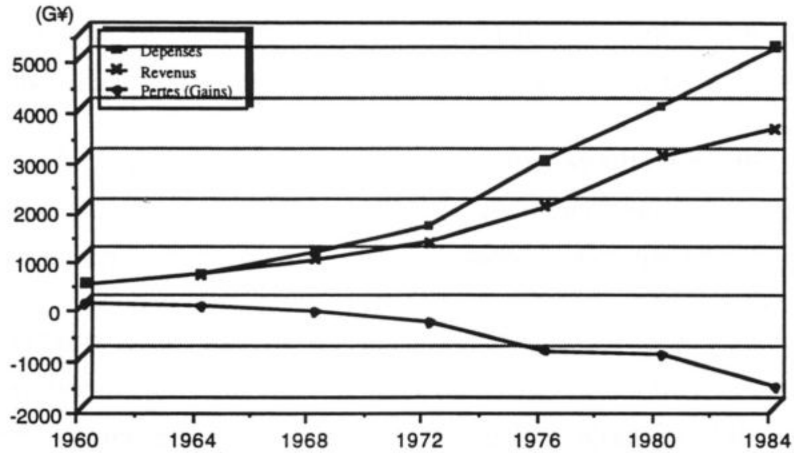
Jusqu'en mai 1949, la responsabilité administrative des lignes ferroviaires gouvernementales releva du ministère des Chemins de fer. Afin de restreindre les activités du puissant mouvement syndical des cheminots, le Commandant Suprême des Forces Alliées réclama que ce mandat soit confié à une société d'État. Les Chemins de fer nationaux japonais venaient d'être créés afin d'isoler les travailleurs du rail de la fonction publique.

Au point de vue financier, devant être en théorie indépendante du gouvernement, l'entreprise publique devint un objet de convoitise politique en raison de ses activités intimement liées à la collectivité et de ses obligations de nature non économique. Ces conditions eurent un impact néfaste sur la santé financière du transporteur.

En dépit de leur mauvaise rentabilité commerciale, les politiciens votèrent la construction de centaines de kilomètres de voies ferrées d'intérêt local afin de plaire aux paysans. Devant accepter sans condition la gestion de ces lignes comportant une importante liste d'employés, un généreux régime de pension, une grille tarifaire *charitable* conçue pour charmer le passager-électeur, de même qu'avec la dette contractée pour la construction du Shinkansen à partir de 1964, l'écart entre les dépenses et les revenus s'élargirent (figure 6.2). A l'aube de la privatisation, sur plus de deux cents lignes opérées par l'entreprise, seul le segment Tokyo-Fukuoka du réseau Shinkansen et quelques chemins de fer urbains généraient des profits.

A ces problèmes, il faut ajouter l'inertie de la société à répondre aux besoins de la clientèle conquise par les avantages offerts par les transports aérien et routier. Alors qu'elle consacra beaucoup de ressources à la mise en place du réseau de train rapide, les lignes conventionnelles furent négligées, ce qui entraîna une détérioration du service.

**Figure 6.2: DÉPENSES ET REVENUS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX, 1960-1984**




Source: JAPAN STATISTICS ASSOCIATION (1987) Historical Statistics of Japan, volume 2. p. 514.

Étant contrainte d'autofinancer ses activités et avec l'obligation qui lui était faite jusqu'en 1978 de soumettre à l'approbation de la Diète l'augmentation de ses tarifs (désormais ce privilège relève principalement du ministre des Transports), la société dut emprunter sur les marchés privés et auprès des pouvoirs publics pour renflouer les lignes déficitaires et les projets de construction non sollicités. Au fil des ans, cette inconscience engendrée par l'illusion d'autonomie administrative amena plusieurs attaques à son égard.

Dès la fin des années 1960, à cause de l'impact négatif causé sur le Trésor public, le déficit croissant de la société d'État souleva des interrogations quant à son avenir. Une série de réformes de la dernière chance furent engagées sans trop de succès.

En mars 1981, soucieux de réduire le déficit gouvernemental et d'augmenter l'efficacité du secteur public, le gouvernement institua la Commission provisoire chargée de la réforme administrative. En juillet 1982, le groupe d'étude signala l'urgence de trouver une solution face à la crise financière à laquelle étaient confrontées les Chemins de fer nationaux. La privatisation était la voie à privilégier. Trois ans plus tard, le Comité sur la réforme des Chemins de fer nationaux, instauré à la suggestion de la Commission, déposa son rapport concernant l'avenir de la société d'État. Les solutions proposées étaient drastiques mais essentielles pour sortir de cette impasse.

Une des principales recommandations sera celle de diviser la gigantesque société d'État en sept compagnies à capital social pouvant diversifier leurs activités dans des secteurs non ferroviaires (p. ex. propriété de centres commerciaux). Six entreprises régionales devant assurer sur une base géographique le transport des passagers et une entreprise nationale de transport des marchandises allaient être créées. Dans un dessein de rationalisation, les nouvelles venues ne devaient récupérer qu'environ 70% des effectifs de la société d'État. Quant au réseau de train rapide, il leur serait loué par la Société de gestion du réseau Shinkansen qui utiliserait ces revenus afin d'éponger la dette accumulée des Chemins de fer nationaux.

Durant l'année 1986, malgré l'opposition des milieux syndicaux ainsi que des partis communistes et socialistes la Diète adopta plusieurs lois fixant pour le 31 mars 1987 l'arrêt de mort des Chemins de fer nationaux japonais et la naissance du Groupe JR le jour suivant.

Le conglomérat comprend onze entreprises chapeautées par un actionnaire unique et propriété du gouvernement, baptisé du nom de Société de règlement des comptes des Chemins de fer nationaux (figure 6.3). Aux sept compagnies du Groupe JR, s'ajoutaient l'Institut de recherches techniques sur les chemins de fer, la Compagnie de télécommunications ferroviaires, la Compagnie des systèmes d'information ferroviaire et la Société de gestion du réseau Shinkansen. En octobre 1991, cette dernière est devenue le Fonds de développement ferroviaire.

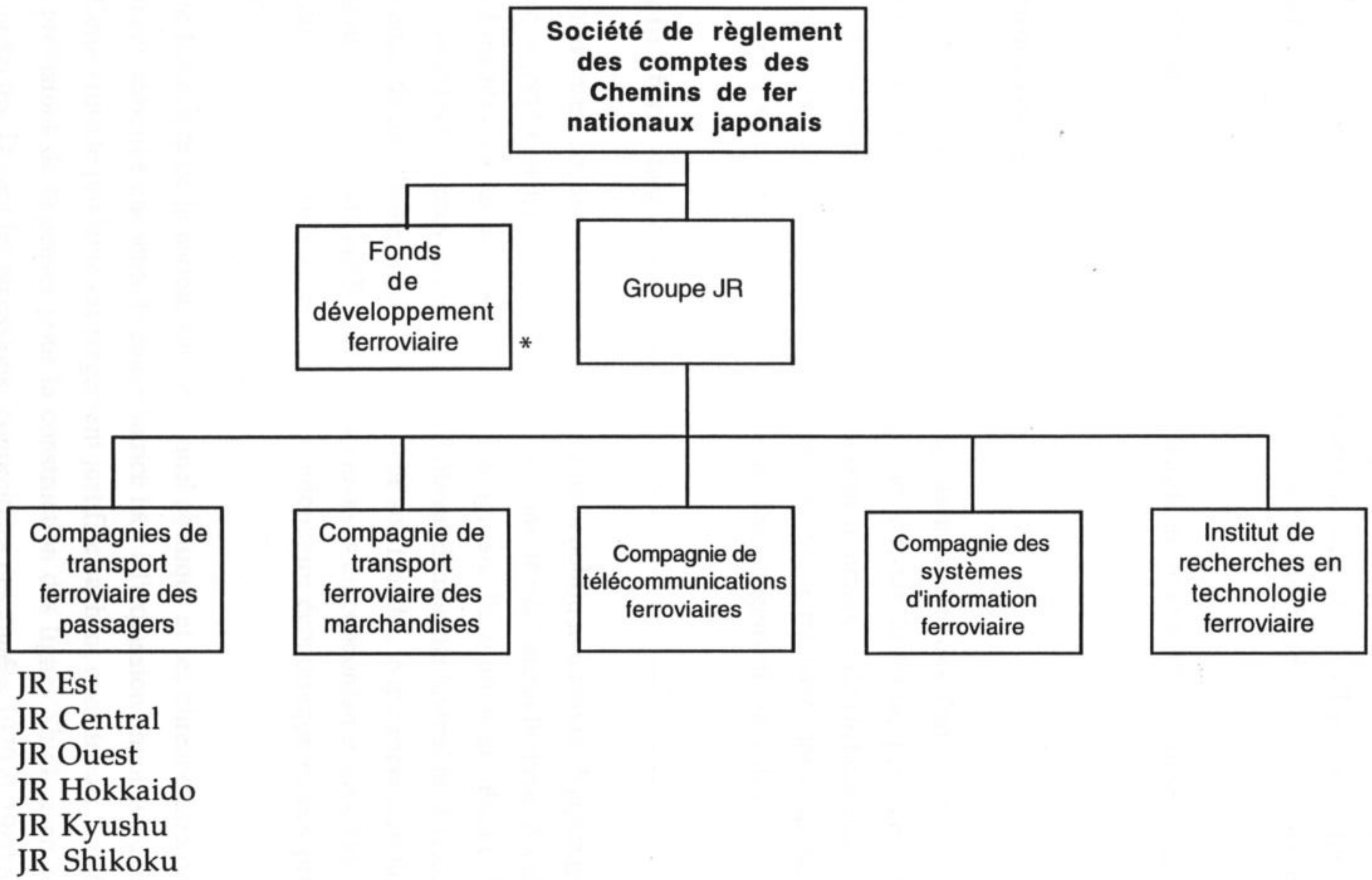
Bien que constituées légalement comme corps privé, les sept filiales ferroviaires sont assujetties au pouvoir ministériel. La *Loi concernant la Compagnie de transport ferroviaire de marchandises et les Compagnies de transport ferroviaire de passagers* stipule que le ministre des Transports doit approuver les décisions administratives majeures comme l'émission d'obligations. C'est donc dire que le gouvernement détient toujours des leviers permettant d'influencer la vie de ces entreprises, ce qui ne devrait plus être justifié lorsqu'il cédera son contrôle. Néanmoins, le Groupe JR dispose d'une marge de manoeuvre plus appréciable que celle de son défunt aïeul.

Tandis que les nouvelles entreprises allaient se partager les deux cents lignes ferroviaires, les cinq mille gares, les six cents boutiques, les 45 500 wagons et voitures, ainsi que les 58 500 hectares de propriétés foncières de son prédécesseur, la Société de règlement des comptes des Chemins de fer nationaux allait hériter du difficile mandat de gérer et de réduire la dette accumulée de 37,5 T¥ (1). Toutefois, cette réforme laissait espérer des jours meilleurs pour le programme Shinkansen.

---

(1) Curtain About to Fall on JNR: Privatization not Affecting Public as it is Workers. Japan Times. 26 mars 1987. pp. 1 et 2.

## Figure 6.3: Les entreprises ferroviaires privatisées




* A remplacé en octobre 1991 la Société de gestion du Shinkansen

### *Société de construction des chemins de fer japonais*

Créée le 29 février 1964 par le Parlement, la Société de construction des chemins de fer japonais a pour mandat de planifier et de construire des tronçons ferroviaires lorsque le ministre des Transports le sollicite. Cette société publique, qui relève du ministère des Transports, fut établie, afin de soulager les Chemins de fer nationaux de la maîtrise d'oeuvre des projets d'investissements majeurs.

Depuis le début des années 1970, elle oeuvre à la planification et à la construction du réseau Shinkansen.

## 3. Le ministère de la Construction

Bien que les chemins de fer relèvent de la compétence du ministère des Transports, cet intérêt peut difficilement se limiter à ce seul organisme, puisque ce mode de déplacement constitue un puissant agent d'organisation du territoire. Le développement urbain et de l'habitat étant sous la juridiction du ministère de la Construction, celui-ci travaille avec le ministère des Transports afin de maximiser l'impact des nouveaux axes de transport sur l'aménagement des villes.

## 4. Le ministère des Finances

Le programme Shinkansen est, sans contredit, le *joyau* de la politique ferroviaire japonaise qui, malgré ses attributs exceptionnels, absorbe plusieurs millions de yens annuellement. A cet effet, le ministère des Finances est un acteur important qui agit sur l'évolution du réseau. Il s'est souvent confronté avec les membres influents du Parti libéral-démocrate favorables à l'extension tout azimut du chemin de fer à haute vitesse. En raison de son mandat, le ministère a l'obligation de vérifier attentivement les fonds publics qui y sont investis en concordance avec l'état de la dette publique, du pouvoir de financement, de la conjoncture économique et des priorités gouvernementales.

Garant de la santé financière de la nation, son personnel politique et ses bureaucrates ont plus souvent qu'autrement démontré une attitude conservatrice face à l'expansion impulsive du réseau de train rapide. Cette attitude prudente est largement justifiée sachant que, depuis le début du programme, les prévisions de dépenses pour la construction des lignes Shinkansen se sont avérées souvent inexactes. Durant les récessions économiques des années 1970 et 1980 et avec la dette accumulée des Chemins de fer nationaux, ce comportement s'est renforcé.

Finalement, c'est au ministère, par le biais de son influent Bureau financier, que revient l'administration du Programme public d'investissements et de prêts. Ce programme utilise les fonds en fidéicommis gouvernementaux afin de financer des projets d'intérêt public, comme l'extension du réseau Shinkansen.

### 5. Le ministère de l'Intérieur

Au sein du gouvernement japonais, la juridiction sur les affaires régionales et urbaines relève du ministère de l'Intérieur. Une part importante de ses activités est consacrée aux questions touchant à la fiscalité des collectivités locales.

A l'image de l'organisme précédent, les initiatives du ministère de l'Intérieur ont souvent été perçues comme défavorables à l'égard du Shinkansen. Dans les années 1980, soucieux de réduire son implication financière dans la construction des nouvelles lignes, le gouvernement central proposa que les collectivités locales contribuent au programme, sachant que leur région profiterait des retombées économiques inhérentes à ces projets.

Bien que n'occupant pas l'avant-scène dans la gestion du programme Shinkansen, le ministère s'intéressa à ce dossier lorsque le gouvernement étudia la possibilité de transférer aux autorités locales une partie du fardeau de financement des tronçons projetés afin de réduire ses dépenses dans ce secteur. Au palier national, le programme ayant particulièrement affecté le Trésor public, le ministère de l'Intérieur s'opposa à ces intentions. Ses administrateurs ne voulaient pas que la situation prévalant à l'échelon supérieur se répercute dans les régions dont le pouvoir de taxation et la capacité d'emprunt sont limités.

## 6.2 LE PROGRAMME SHINKANSEN ET LA POLITIQUE FERROVIAIRE JAPONAISE

### Histoire du développement du programme Shinkansen

En antinomie avec la croyance populaire, l'idée d'établir sur le territoire japonais une liaison ferroviaire à haute vitesse remonte bien avant la décennie 1950.

Ce sous-chapitre, bien que centré sur l'étude du développement du programme Shinkansen, a également pour objectif de présenter un volet obscur de l'histoire du train nippon, soit ses origines. Cette genèse fut souvent passée sous silence en raison des desseins militaristes sous-jacents au projet. Nonobstant, il est intéressant de s'attarder à cette *préhistoire*. Cette incursion

dans le temps démontrera que, bien avant la compétition féroce initiée dans les années 1950 par la diffusion de modes de déplacements concurrents, les Japonais avaient compris que, si le transport sur rail voulait conserver sa place dans le futur, un important virage technologique devait être amorcé.

Plusieurs normes d'écartement des voies ferrées sont en usage à travers le monde. Cependant, la plupart des grands réseaux de chemins de fer ont adopté les écartements normal (1 435 mm) et métrique (1 067 mm). Un ensemble de facteurs politiques, économiques et techniques influencèrent les entreprises dans le choix de standards.

A cet égard le Japon ne sera pas épargné de cette difficile sélection. Dès la fin du XIX^e siècle, un débat émergea au sein du gouvernement entre les tenants des écartements normal (pour la plupart des militaires) et métrique. Influencée par l'expérience britannique, la nation avait adopté l'écartement métrique sachant qu'il convenait aux caractéristiques géographiques du territoire. Pays de montagne, cette norme est particulièrement adaptée à l'archipel, puisqu'elle permet de réduire l'espace occupé par l'emprise de la voie ferrée, réduisant les coûts de construction, d'expropriation et le gaspillage de terres propices à l'agriculture.

Malgré ces atouts, l'usage démontra que cette technologie comportait des inconvénients qui apparurent lorsque le réseau fut utilisé pour le transport militaire. La limite de vitesse imposée aux locomotives, une capacité restreinte des biens pouvant être déplacés par chaque convoi, ainsi que l'incompatibilité du standard de la voie avec celui prévalant en Asie de l'Est, furent les principaux arguments militant en faveur de la conversion. En dépit du fait que cette réflexion s'éternisa, l'adoption de l'écartement normal fut reléguée aux oubliettes car jugée onéreuse pour le Trésor public et difficilement réalisable sans causer une multitude de problèmes liés à cette transformation.

L'expansionnisme japonais, principalement en Mandchourie, et le début du Second conflit sino-japonais, engendrèrent au cours des années 1930, une augmentation rapide des flux de circulation entre l'archipel et le continent. Les statistiques des chemins de fer gouvernementaux démontrent qu'en 24 mois, soit de janvier 1937 à décembre 1939, le volume de marchandises dites civiles expédiées par rail s'était accru de 51% (2).

Le transport des troupes ainsi que les échanges commerciaux de plus en plus importants contribuèrent à saturer les lignes Tokaido et Sanyo (figure 6.4). Dans la volonté d'annihiler ce

---

(2) ODELL, Lawrence (1940) Japanese State Railways Set New Records. p. 104.

handicap qui risquait de nuire à l'extension et à la consolidation des frontières de l'Empire, les gouvernants pressés par l'armée impériale, amorcèrent l'étude de solutions correctives. Les événements politiques allaient précipiter cette intention.

Bien que les troupes nippones avaient su s'imposer en Mandchourie, il était loin d'être assuré que cette situation persisterait. Dans le dessein d'apaiser l'esprit de rébellion et de démontrer la bonne volonté des occupants, le gouvernement Konoe (1937-1939) dévoila, le 3 novembre 1938, sa politique pour un nouveau partenariat asiatique. L'*Ordre nouveau en Asie* offrait à la Chine un statut d'égal à égal avec le Japon au sein d'un puissant bloc géopolitique apte à s'imposer face aux puissances occidentales ayant trop souvent interféré dans les affaires régionales. Tablant sur le nationalisme et sur la crainte du communisme, le Japon espérait obtenir la coopération de son voisin pour l'édification de cette nouvelle association.

Les Japonais ne réussirent jamais à donner une crédibilité à cette vision trop perçue comme une stratégie à visage asiatique dissimulant des aspirations impérialistes. Une nouvelle tentative visant a apprivoiser, cette fois-ci, l'ensemble des citoyens des possessions nippones fut mise de l'avant en août 1940. La *Sphère de coprospérité de l'Est asiatique*, nonobstant son paravent idéologique visant à développer un esprit communautaire impérial et unifié dans la défense des intérêts de la Grande Asie (l'Empire japonais suivant la dénomination officielle), visait ni plus ni moins à donner à l'archipel un accès illimité à un vaste bassin de ressources naturelles, humaines et monétaires nécessaires au soutien de l'effort de guerre (figure 6.5). De plus, le pays du Soleil Levant s'offrait de vastes territoires, aptes à recevoir des milliers d'émigrants japonais, libérant l'archipel d'une pression démographique néfaste pour sa prospérité.

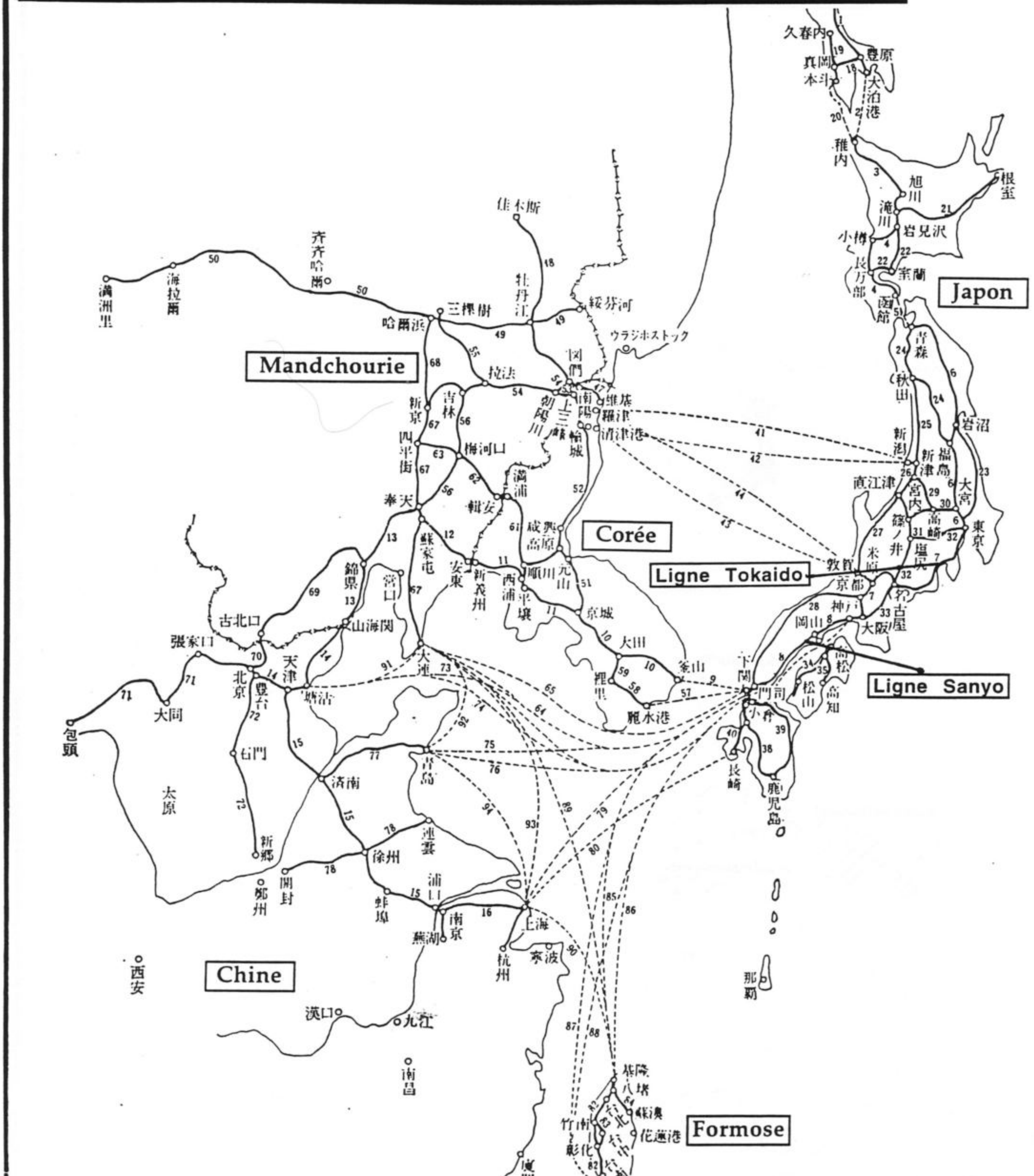
Un des volets de ces politiques reposait sur la modernisation et le développement des moyens de transport en vue de faciliter les mouvements de marchandises au sein de l'Empire. Le transport par rail allait devenir l'instrument logistique par excellence. Pour réaliser ce but, des investissements majeurs étaient requis car le réseau ferroviaire asiatique ne répondait guère aux exigences de l'armée impériale comme le démontre les propos du Lieutenant-Colonel Tsukasa Sato, chef du Bureau des Affaires militaires au ministère de la Guerre:

> The southern regions under Japanese occupation are very rich in resources, but, in view of the fact that adequate means of transportation are not available for the present, it is difficult to transport these materials in the quantities at home. (3)

---

(3) GRAJDANZEV, A. (1943) Japan's Co-Prosperity Sphere. p. 312.

**Figure 6.4: LE RESEAU FERROVIAIRE DE L'EMPIRE JAPONAIS**




Source: Chemins de fer nationaux japonais (1973). Kokutetsu: Hyaku nenshi (*Les Chemins de fer nationaux japonais: Cent d'ans d'histoire*).

Figure 6.5: ZONE D'INFLUENCE DE L'EMPIRE JAPONAIS (1874-1945)




Échelle 1: 64 000 000

Devant un tel problème, des groupes d'études furent établis en vue d'analyser des solutions visant à améliorer le système ferroviaire impérial pour soutenir la politique expansionniste.

En décembre 1938, le Comité de planification du ministère des Chemins de fer créa le Sous-comité d'enquête sur la ligne principale. Après plusieurs mois de consultations et d'études, le groupe déposa, le 6 juillet 1939, son rapport sur la faisabilité du nouveau chemin de fer devant relier Tokyo et Shimonoseki (Yamaguchi) (figure 6.4). Afin de répondre aux besoins actuels et futurs de la nation en matière de transport, la construction d'une ligne à haute vitesse s'avérait désormais une nécessité.

Quelques jours plus tard, à l'instigation du ministre des Chemins de fer, le Sous-comité devint le Comité d'enquête sur la ligne principale, lequel avait le mandat d'étudier les moyens pour augmenter la capacité de la ligne principale. En novembre de la même année, le groupe dévoila les grands traits du futur train rapide. Le mot *Shinkansen*, qui signifie *Nouvelle ligne principale*, venait de faire son entrée dans la culture japonaise.

Reconnaissant le besoin de ce lien en raison de la progression du trafic sur le réseau existant, les membres du Comité conclurent que le gouvernement devait inscrire à son agenda l'établissement d'un chemin de fer à écartement normal. Ceci permettrait de contrer la saturation des lignes Tokaido et Sanyo et appuierait l'essor de l'Empire.

Ce chemin de fer devait emprunter les plus récentes innovations technologiques afin de réduire le temps de parcours à seulement neuf heures entre les deux points terminaux, tandis qu'entre Tokyo et Osaka, l'objectif de quatre heures et demie était envisagé. Six recommandations émergèrent du rapport remis au ministre responsable:

- Il n'est pas essentiel que la nouvelle ligne soit établie à proximité du chemin de fer reliant Tokyo et Shimonoseki;
- La nouvelle ligne doit comporter deux voies parallèles;
- La nouvelle ligne ne devra accueillir que des trains à haute vitesse et sera opérée sur une base intensive. Les convois de marchandises pourront y circuler à la condition qu'ils n'interfèrent pas dans l'horaire des trains de voyageurs;
- Les voies ferrées de la nouvelle ligne devront être à écartement normal;
- Le ministère des Chemins de fer se doit d'entreprendre les études préliminaires nécessaires pour l'établissement de la nouvelle ligne;

- Les normes techniques adoptées pour la nouvelle ligne doivent être compatibles avec celles en vigueur en Mandchourie et en Corée. (4)

Les planificateurs prévoyaient que la construction du réseau serait répartie sur dix ans. Le Comité estimait que l'établissement de la nouvelle ligne coûterait 560 M¥ au Trésor japonais et à ce montant, il fallait ajouter 8 M¥ pour les études préliminaires.

Durant les trois années qui suivirent, des discussions débutèrent à l'intérieur du gouvernement quant à la nécessité de concrétiser ce projet. De ces délibérations émergea un plan d'ensemble visant le déploiement d'un réseau ferroviaire pan-asiatique, où le Shinkansen serait le *système nerveux* (figure 6.4). Dans le spectre de l'extension de l'Empire, ce schéma s'inscrivait dans la perspective de l'essor du marché commun de la Grande Asie et des exigences stratégiques.

En novembre 1941, lors d'une réunion tenue à la Société ferroviaire impériale, un audacieux projet de voies ferrées devant relier Tokyo et Berlin fut dévoilé à la première assemblée du Comité d'enquête sur le chemin de fer trans-asiatique. Imaginé dans le cadre de la politique d'intégration de l'Empire et dans la suite logique de la ratification du pacte tripartite (Allemagne, Italie et Japon) de septembre 1940, ce lien devait servir d'alternative au Trans-sibérien dont les opérations ferroviaires étaient bloquées sur le front russe.

Il est souhaitable de replacer la présentation du projet dans le contexte politique international prévalant à l'époque afin de mieux comprendre les desseins qui lui sont inhérents. En avril 1941, le Japon et l'Union des Républiques socialistes soviétiques (URSS) ratifièrent un pacte de non-agression. Quelques semaines plus tard, l'armée allemande amorça l'invasion du territoire russe, ce qui laissa planer des soupçons quant à la détermination de l'archipel de conserver sa position neutraliste dans ce conflit étant un membre des pays de l'Axe. Dans certains milieux diplomatiques, le Trans-asiatique fut perçu partiellement comme un moyen imaginé par les Japonais pour démontrer à son voisin que l'Empire n'avait pas de prétention sur le Trans-sibérien et sur la Russie (5).

Se greffant au projet de la nouvelle ligne, le Trans-asiatique devait favoriser les échanges économiques entre les pays de l'Axe (Allemagne, Italie et Japon), tout en assurant un meilleur lien stratégique entre ces nations. Employant des trains à haute vitesse, il était prévu que la

---

(4) Projected Tokyo-Shimonoseki Railway to be Constructed with Broad Gauge. Japan Times. 7 novembre 1939. p. 1.

(5) Disguised Friendly Gesture. New-York Times. 5 novembre 1941. p. 22.

distance de 16 000 km entre les deux capitales serait couverte en dix jours. Un tunnel d'une longueur de 200 km devait relier Shimonoseki et Pusan (Corée).

La figure 6.6 illustre deux alternatives préliminaires de parcours envisagées par les planificateurs japonais. Six mois furent requis pour analyser, au moyen de la photographie aérienne, un trajet qui optimiserait, aux points de vue financier et temps, le lien germano-nippon. Par ailleurs, cet itinéraire fut conçu avec l'intention d'éviter les territoires contrôlés par les nations belligérantes (p. ex. Royaume-Uni) (6).

Avec l'ensemble de ces ébauches en mémento, les gouvernants disposaient des connaissances et des justifications nécessaires afin d'amorcer la création de la nouvelle ligne. Les travaux d'arpentage débutèrent en avril 1939 et se poursuivirent jusqu'en septembre 1940. Ces données en main, l'année suivante le tracé final du chemin de fer Tokyo-Shimonoseki fut adopté. Pendant ce temps, le type de matériel et d'infrastructure qui serait utilisé avait été sélectionné. La Diète avait autorisé un budget initial de 210 M¥ pour la construction qui s'était amorcée en mars 1940.

Les revers sur le front de l'armée japonaise entraînèrent une réorientation des ressources financières et humaines vers l'effort de guerre. Cela amena l'Administration à suspendre le projet Shinkansen en mars 1943 et, l'année suivante, le creusage des tunnels fut arrêté.

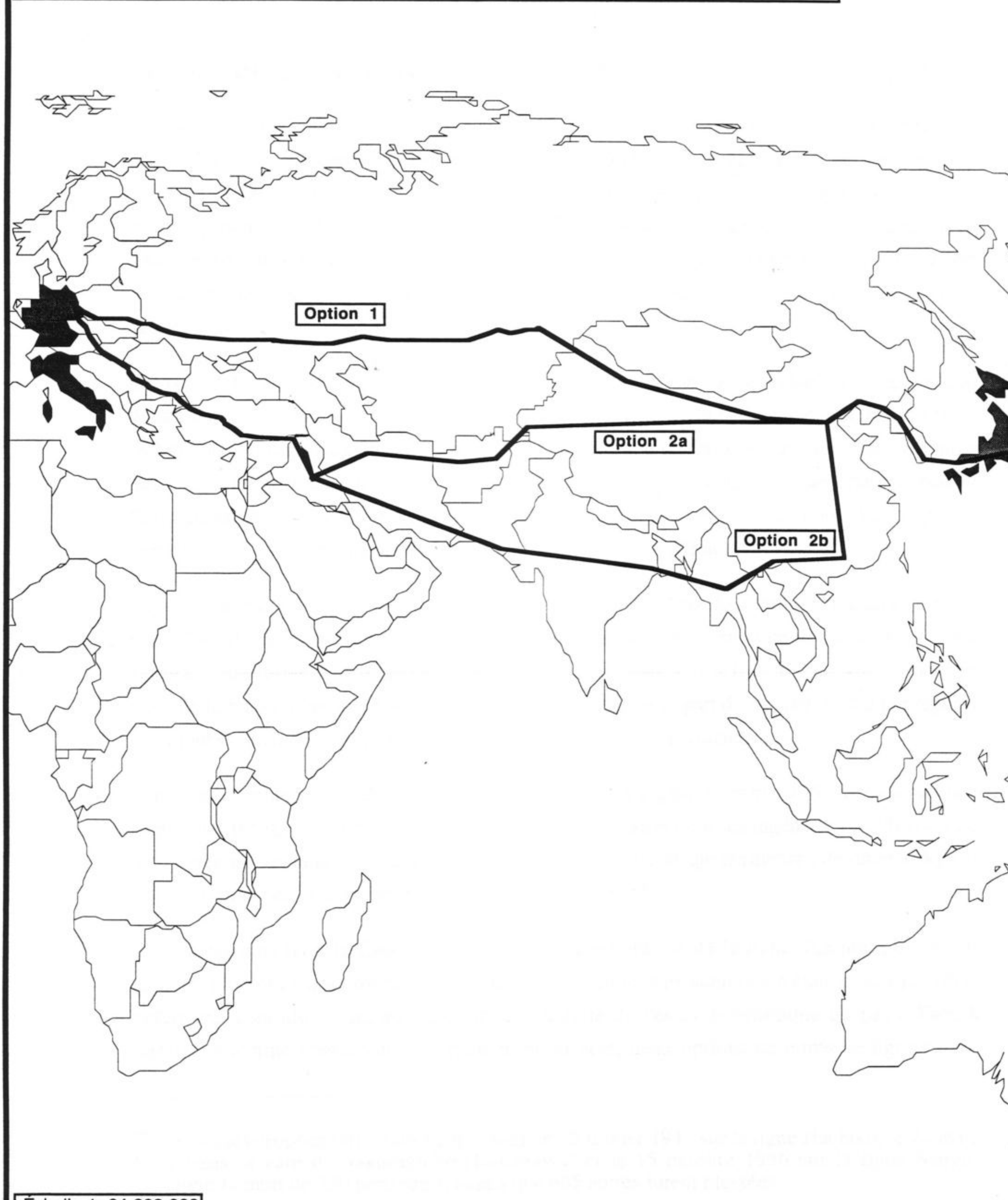
Pensée à des fins militaires, la conception de la nouvelle ligne ne fut point futile sachant que plusieurs aspects déjà adoptés (p. ex. écartement normal) serviraient d'assises pour la construction du réseau Shinkansen contemporain. Au moment de la cessation des travaux, les terrains requis pour l'emprise avaient été acquis dans les villes d'Odawara (Kanagawa), de Shizuoka (Shizuoka), de Toyohashi (Aichi), de Nagoya, d'Osaka, d'Himeji (Hyogo) et de Tokuyama (Yamaguchi). Par ailleurs, l'actuel réseau utilise trois tunnels creusés à cette époque.

Par ailleurs, la guerre devenant une charge financière importante pour l'État japonais, le mégaprojet de Trans-asiatique fut définitivement relégué aux oubliettes. Au milieu des années 1960, l'idée fut remise à l'ordre du jour par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de l'Organisation des Nations-Unies. Depuis, elle oeuvre, avec l'appui des pays concernés, à l'unification ferroviaire de l'Asie et de l'Europe.

---

(6) New Ry Aired for Tokyo, Berlin. Japan Times. 4 novembre 1941. p. 2.

Figure 6.6: PROJET DE TRACÉ DU CHEMIN DE FER TRANS-ASIATIQUE




Échelle 1: 64 000 000

### *Des jours plus prometteurs pour le projet Shinkansen*

Au cours de la décennie 1950, en raison de la saturation anticipée à moyen terme de la circulation sur le Tokaido, engendré notamment par la croissance démographique et économique de l'archipel, le Shinkansen était à nouveau justifié, cette fois-ci pour des desseins pacifistes de développement interne. Dans l'esprit de la reconstruction nationale, cette nouvelle génération de transport par rail fut un des symboles qui démontra à la planète que le Japon pouvait devenir une puissance industrielle en s'appuyant sur l'innovation technologique et la fabrication de produits de haute qualité.

En mai 1956, les Chemins de fer nationaux constituèrent le Comité d'enquête sur l'amélioration de la ligne Tokaido. Son mandat était d'analyser les besoins de la nation ainsi que les solutions techniques qui permettraient de répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire. Dans les mois qui suivirent, tant du côté de l'entreprise que du gouvernement, l'idée de créer le réseau Shinkansen devint sérieuse. Pendant plus d'un an, l'ardent désir d'entreprendre ce projet demeura le rêve des ingénieurs et de la direction de la société d'État.

Dans les dernières années, la réputation du transporteur avait fondu comme neige au soleil à la suite d'accidents ferroviaires ayant entraîné le décès de plusieurs centaines de personnes (7). Au sein de l'entreprise, ce projet révolutionnaire n'était plus à justifier. Il était une condition essentielle pour redorer le blason de l'entreprise et préserver la part de marché du rail par rapport aux modes concurrents. Il restait maintenant à convaincre les politiciens.

L'Institut de recherches techniques sur les chemins de fer organisa, en mai 1957, une conférence ayant pour thème les trains à haute vitesse. Ce fut l'occasion pour les ingénieurs de l'Institut de démontrer aux Japonais la faisabilité technique d'un tel système qui permettrait de relier Tokyo et Osaka en trois heures avec des trains circulant à 200 km/h (8).

Deux mois plus tard, le Comité d'enquête sur l'amélioration de la ligne Tokaido publia son rapport. L'urgence d'accroître la capacité des infrastructures actuelles n'était plus à justifier; c'était une condition primordiale pour la poursuite de l'essor économique du pays. Face à l'éternel dilemme concernant l'écartement de la voie, deux options de nouvelle ligne furent

---

(7) Trois catastrophes ferroviaires survenues, le 25 février 1947 sur la ligne Hachiko, le 24 avril 1951 dans la gare de Sakuragicho (Kanagawa) et le 15 octobre 1956 sur la ligne Sangu, causèrent la mort de 330 personnes, tandis que 685 autres furent blessées.

(8) 3-hour Tokyo-Osaka Run by Train Found Possible. Japan Times. 27 mai 1957. p. 3.

étudiées par le groupe. La première, qui faisait appel à la technologie déjà en usage, s'appuyait sur l'établissement d'une ligne à voies doubles utilisant l'écartement métrique. Quant à la seconde alternative, moins coûteuse et plus efficace, celle-ci était beaucoup plus révolutionnaire pour la société d'État, puisqu'elle appelait à la construction d'un chemin de fer à écartement standard. Ayant délimité les besoins ainsi que les choix techniques envisageables, le Comité demanda au gouvernement d'analyser ses recommandations. Il lui confia la responsabilité de prendre une décision finale, quant au type d'infrastructure devant être construit (9).

Répondant au démarchage public de Shinji Sogo, président de l'entreprise nationale et père du Shinkansen, le ministre des Transports annonça, en août 1957, la mise sur pied du Comité d'enquête sur la ligne principale. Le groupe avait pour mandat d'étudier les deux options techniques soumises par les Chemins de fer nationaux pour décongestionner ce tronçon: la construction d'une nouvelle ligne principale ou l'amélioration de la capacité actuelle du Tokaido. Il devait formuler une réponse en fonction de facteurs économiques et techniques. Des travaux de ce groupe émergèrent progressivement le profil technique du réseau.

Le rapport final fut déposé le 9 juillet 1958. Il était suggéré d'entreprendre la construction d'un chemin de fer à haute vitesse financé par le gouvernement et la société d'État, en vue d'absorber l'augmentation anticipée de trafic dans la mégalopolis. Reprenant les recommandations formulées avant la guerre, le matériel roulant serait mû à l'électricité, et se déplacerait sur des voies à écartement normal à l'intérieur d'une emprise caractérisée par une absence d'obstacles (p. ex. passages à niveau) en vue de réduire les risques d'accidents qui seraient désastreux pour ce type de train. Devant être à la fine point de la technologie en faisant un usage intensif de l'ordinateur, le Shinkansen allait davantage s'apparenter pour le passager à un avion qu'à un train conventionnel. Quant au régime d'exploitation le jour, des trains de voyageurs circuleraient sur le réseau, tandis que, durant la nuit, il serait réservé à des convois de marchandises.

Dans les mois qui suivirent, le gouvernement donna au transporteur le mandat d'entreprendre les travaux. Il était satisfait du plan proposé et convaincu de la priorité du réseau afin de soutenir le développement économique de la nation.

Le 20 avril 1959, une cérémonie officielle tenue à l'entrée du tunnel de Tanna (Shizuoka), réunissant des personnalités politiques et des dirigeants de la société d'État, souligna le début des travaux devant mener à la mise en service du *Super express du rêve*, suivant l'appellation

---

(9) NISHIDA, M. (1980) The Shinkansen Project: Formation and Construction Setup. pp. 289-290.

populaire. Dans cette effervescence, la Banque mondiale, considérant la rentabilité potentielle et la faisabilité technique du projet, accorda aux Chemins de fer nationaux un prêt de 80 M$ afin de financer l'établissement du réseau. D'une durée de vingt ans, portant un intérêt annuel de 5,75%, ce montant fut remboursé dans le délai escompté. Ce prêt suscita le mécontentement d'entreprises ferroviaires étatsuniennes sachant que le Japon se voyait octroyer un privilège auquel elles n'avaient pas accès. Afin d'apaiser ce sentiment, l'organisation internationale annonça que c'était la dernière fois que l'archipel pourrait recourir à son programme d'aide car il disposait de la puissance économique pour emprunter sur les marchés privés.

Pendant cinq ans et demi, des milliers de travailleurs et d'entreprises unirent leurs efforts pour que le train rapide soit en opération pour les Jeux olympiques de Tokyo. A l'été 1962, les essais des modèles expérimentaux de Shinkansen commencèrent sur un tronçon de 32 km dans la préfecture de Kanagawa (Ayase-Odawara). Ces épreuves avaient pour objectif de vérifier le comportement et l'endurance du matériel, tout en permettant un meilleur choix des composantes électriques et mécaniques qui optimiseraient le fonctionnement sans problème du réseau.

Bien qu'au point de vue technique les travaux allaient bon train, le coût de construction de 194,8 G¥, prévu par les analystes avant le début des travaux, fut largement dépassé. Cet excès est imputable aux frais supérieurs de creusement des tunnels, à la spéculation foncière qui a alourdi le prix d'acquisition des terrains ainsi qu'à certaines irrégularités administratives. Lors de l'ouverture, 380 G¥ avaient été investis par les pouvoirs publics, soit une augmentation de 95,1% par rapport aux prévisions initiales.

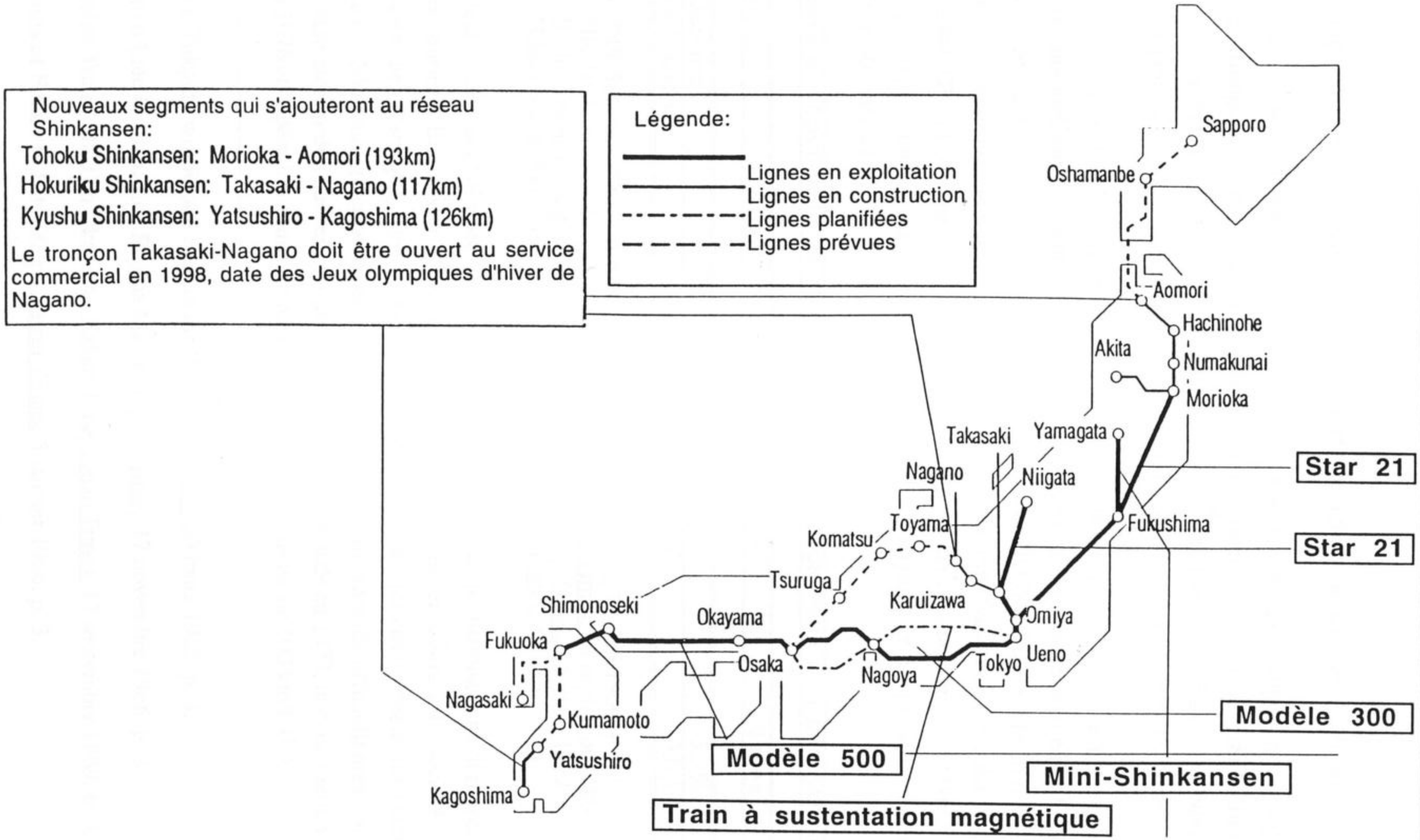
Néanmoins, la société d'État gagna son pari puisque le service commercial du Shinkansen entre Tokyo et Osaka fut inauguré par l'Empereur Showa, le 1e octobre 1964, soit dix jours avant l'ouverture de l'événement sportif international (figure 6.7). D'une distance de 515,4 km entre les points terminaux, le réseau comportait douze gares, 3 500 ponts (56 km) et 67 tunnels (68 km) (10).

A l'inverse de ce qui avait été présagé, le réseau est demeuré à l'usage exclusif du transport des passagers. Entre minuit et six heures, aucun train ne circule, laissant place aux équipes d'entretien de la voie. La première option fut repoussée car une usure prématurée de l'infrastructure en aurait résulté. De plus, il s'avérait plus prudent pour les cheminots de travailler lorsque le réseau n'était pas en opération.

---

(10) ORGANISATION DES NATIONS-UNIES (1964) Super High-speed Trains in Japan. p. 16.

# Figure 6.7: LE RESEAU SHINKANSEN ACTUEL ET PLANIFIE




Source: JAPAN RAILWAYS GROUP (1992) High Speed Railways in Japan: Present and Future, p. 10.

### *Le Shinkansen, c'est plus que la nouvelle ligne, c'est un réseau en maturation*

Dans les années qui suivirent, le réseau démontra sa grande popularité auprès des voyageurs japonais et étrangers. Au cours des trois premiers mois d'opération, plus de onze millions de passagers utilisèrent le *Super express du rêve*. Un plan d'extension vers Fukuoka (Fukuoka) (figure 6.7), pour la prochaine décennie, fut dévoilé le 19 mars 1965 par la société d'État (11).

Quelques mois plus tard (9 septembre), les Chemins de fer nationaux et le ministère des Transports annoncèrent la construction du premier tronçon de la ligne Sanyo entre Osaka et Okayama (Okayama) (12). Ces travaux qui devaient coûter 170 G¥ débutèrent le 16 mars 1967 (tableau 6.1). L'approbation ministérielle pour la seconde section (Okayama-Fukuoka), au coût estimé de 480 G¥, fut obtenue le 12 septembre 1969. Les travaux commencèrent en février 1970 (13). L'opération commerciale du réseau fut étendue à Okayama le 15 mars 1972, puis à Fukuoka le 10 mars 1975.

**Tableau 6.1: COUT ANTICIPÉ ET RÉEL DE CONSTRUCTION POUR LA LIGNE SANYO**

| Tronçon | Coût anticipé | Coût réel | Excès |
|---|---|---|---|
| Osaka-Okayama | 170 G¥ | 230 G¥ | 35,3% |
| Okayama-Fukuoka | 480 G¥ | 720 G¥ | 50,0% |

Sources: JNR Submits Plans for New Sanyo Lines. Japan Times. 12 mai 1966. p. 3.
"Bullet Train" Ok'd on Okayama-Hakata Line. Japan Times. 13 septembre 1969. p. 3.
Bullet Trains to Begin Tokyo-Okayama Service. Japan Times. 15 mars 1972. p. 3.
Hikari Starts Plying Between Tokyo, Hakata. Japan Times. 11 mars 1975. p. 1.

Malgré leur avance technologique, les ingénieurs des Chemins de fer nationaux ne dormirent pas sur leurs lauriers. En janvier 1966, les travaux de recherche en cours à la société d'État permettaient de croire que, dans un avenir prochain, les trains qui circuleraient sur l'archipel atteindraient 500 km/h grâce au moteur linéaire (14). L'idée fut adoptée officiellement en avril 1970. Il était alors prévu que les premiers essais seraient effectués en 1973, la construction de la ligne en 1976 et l'opération commerciale en 1980, avec une vitesse de 500 km/h (15).

---

(11) New Tokaido will Reach Hakata in '75. Japan Times. 20 mars 1965. p. 4.

(12) Sanyo Line Construction Begins March. Japan Times. 17 novembre 1966. p. 3.

(13) "Bullet Train" Ok'd on Okayama-Hakata Line. Japan Times. 13 septembre 1969. p. 3.

(14) Trains of Future to Hit 500kph. Japan Times. 5 janvier 1966. p. 3.

(15) Magnetically Operated Train Planned. Japan Times. 23 septembre 1971. p. 3.

En raison de problèmes techniques et économiques, ce type de train est toujours l'objet d'essais. Toutefois, les planificateurs et les ingénieurs de JR Central oeuvrent activement à la réalisation du projet Shinkansen Central afin de répondre à l'augmentation des mouvements de passagers au sein de la mégalopolis, laquelle mènera à la saturation de la ligne Tokaido. Cette nouvelle ligne, qui reliera Tokyo et Osaka *via* Nagoya au moyen de trains à sustentation magnétique permettra d'effectuer ce trajet en une heure (figure 6.7). La mise en service de cette nouvelle génération de train est prévue pour le début de la décennie 2 000.

Toujours dans ce même esprit, à l'été 1967, un ambitieux plan de développement à long terme du réseau comptant 4 000 km de voies, était présenté par la société d'État lors d'une réunion du Comité de recherche sur les politiques urbaines du Parti ministériel (16). Afin de s'ajuster à la réalité géographique et politique de l'archipel, en mai 1969, le Conseil des ministres adopta ce projet d'extension en portant l'objectif à 7 200 km. Quatre mois plus tard, le Comité d'enquête du Parti libéral-démocrate sur les questions relatives aux Chemins de fer nationaux anticipait la création de 9 000 km.

Soucieux d'officialiser et de renforcer ce plan, la Diète vota, en mai 1970, la *Loi sur la construction du réseau national de Shinkansen*, suite aux recommandations du Conseil de recherche sur les chemins de fer nationaux du Parti ministériel. Ce schéma prévoit l'établissement d'un réseau pan-japonais de Shinkansen totalisant 9 000 km (figure 6.7). Il avait pour objectif d'encadrer les demandes issues des forces sociétales rurales et constituait un moyen de satisfaire leur désir, sans toutefois entreprendre la construction à court terme de tronçons. Dans l'esprit de cette loi qui permettait de structurer le développement futur du réseau, trois plans furent adoptés entre janvier 1971 et novembre 1973.

Comprenant plusieurs tronçons peu lucratifs, les autorités des Chemins de fer nationaux n'étaient pas particulièrement satisfaites de cette *boîte de Pandore* qu'on venait de lui confier. Prévoyant les appréhensions de la société d'État et dans l'intention de la soulager des dépenses de construction inhérentes aux nouvelles lignes, l'Administration confia ce mandat à la Société de construction des chemins de fer japonais. Cela allait permettre aux élus de continuer à saupoudrer sur le territoire des segments du réseau en échange de l'appui de l'électorat. Néanmoins, cette alternative n'allait pas contribuer à réduire le déficit de l'entreprise publique, bien au contraire, sachant qu'elle hériterait de la gestion de lignes peu profitables.

---

(16) JNR Reveals 20-Yr. Plan for more "Bullet Trains". Japan Times. 1 septembre 1967. p.4.

En janvier 1971, le Comité sur la construction des chemins de fer du ministère des Transports recommanda la prolongation du réseau malgré la santé financière de la société d'État qui commença à faire la manchette des journaux. Inspiré de la *Loi sur la construction du réseau national de Shinkansen*, ces nouveaux segments devaient améliorer sa rentabilité. Un budget de 7,5 G¥ était prévu afin de mener des études de faisabilité pour l'établissement des lignes Joetsu, Tohoku et Narita. La construction des lignes Hokuriku et Kyushu était souhaitée (figure 6.7).

L'autorisation ministérielle du plan fut acquise le 18 janvier pour les trois premières lignes et le 1e avril le ministre ordonna aux deux sociétés d'État d'entreprendre les études techniques. La construction des lignes Joetsu et Tohoku s'engagea le 28 novembre 1971. Le service commercial entre la capitale nationale et Morioka fut inauguré le 15 novembre 1982, soit quelques mois (23 juin) après l'ouverture du tronçon desservant Niigata (Niigata) (tableau 6.2).

**Tableau 6.2: COUT ESTIMÉ PAR LE COMITÉ SUR LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER POUR LES LIGNES JOETSU, TOHOKU ET NARITA**

| Ligne | Étude | Construction | Recouvrement | Maître d'oeuvre |
|---|---|---|---|---|
| Joetsu | 3,5 G¥ | 580 G¥ | 8 ans | JRCC |
| Tohoku | 3,5 G¥ | 835 G¥ | 6 ans | JNR |
| Narita | 0,5 G¥ | 205 G¥ | 11 ans | JNR/JRCC |

Sources: Council Ok's 3 New Superexpress Lines. Japan Times. 14 janvier 1971 p. 3.
Plans Okayed for 3 New "Bullet Train Lines". Japan Times. 6 février 1971. p. 2.

Alors que le ministre des Transports et le Parti libéral-démocrate, dont le président du Conseil exécutif était à la tête du Comité, favorisent l'extension vers le nord et le nord-ouest, sans doute pour des raisons politiques, la Société de construction des chemins de fer japonais s'opposa au projet alléguant les coûts phénoménaux attachés à la traversée des Alpes japonaises. En parallèle, le premier ministre Eisaku Sato (1964-1972) favorisait l'électrification et le doublement des infrastructures existantes (17).

Nonobstant, le second plan visant les lignes Hokuriku et Kyushu et l'extension vers Sapporo (Hokkaido) du Tohoku fut approuvé en juin 1972. Cette première étape fut suivie, en novembre 1973, par l'autorisation d'entreprendre les travaux préparatoires à la construction de ces lignes. Ce fut le début d'une série d'études menées de concert par le Comité, les Chemins de fer nationaux et la Société, qui furent soumises au ministre responsable afin qu'il puisse prendre une décision éclairée.

(17) Council Ok's 3 New Superexpress Lines. Japan Times. 14 janvier 1971. p. 3.

Dans cette vague de démarchage intensif, le ministère dévoila le 2 novembre 1973, un plan additionnel de construction de douze lignes Shinkansen totalisant 3 510 km au coût de 7 T¥ et devant être complété en 1985 (18). Inspiré du programme électoral du Premier ministre Kakuei Tanaka (1972-1974), l'extension du réseau vers l'arrière-pays allait appuyer la réorganisation de l'équilibre démographique et spatial de l'archipel par le biais de la déconcentration industrielle et d'investissements sociaux en région. L'application de ce schéma de développement régional fut compromis par la crise énergétique de 1973. Le Conseil des ministres par souci d'amoindrir les effets négatifs de cet événement sur l'économie nationale décréta une rationalisation des dépenses publiques. Il en résulta un moratoire sur la construction des nouvelles lignes.

En avril 1977, le sujet revint à l'ordre du jour. A l'approche des élections à la Chambre des Conseillers, le gouvernement annonça que des études seraient menées pour connaître la faisabilité de l'extension de la ligne Tohoku vers Sapporo et de la construction des tronçons Kyushu et Hokuriku, projets totalisant 1 659 km de voies nouvelles (figure 6.7). Ce schéma, dérivé du Plan de 1972, avait pour ambition de relancer l'économie et constituait pour le Parti libéral-démocrate un moyen de répondre aux aspirations du peuple (19). Il fut approuvé par le Conseil des ministres, le 3 octobre 1978, malgré l'opposition des ministères des Finances et de l'Intérieur. Le premier justifiait sa dissension par l'importance des deniers publics à investir (tableau 6.3) dans ce projet tandis que le second s'opposait à l'obligation des gouvernements locaux de subventionner une part des coûts de construction (20).

**Tableau 6.3: COUT ESTIMÉ PAR JNR ET JRCC POUR LA CONSTRUCTION DES LIGNES HOKKAIDO, HOKURIKU, KYUSHU ET TOHOKU**

| Ligne | Construction |
|---|---|
| Hokkaido | 630 G¥ |
| Hokuriku | 1 170 G¥ |
| Kyushu (Fukuoka-Kagoshima) | 445 G¥ |
| Kyushu (Fukuoka-Nagasaki) | 215 G¥ |
| Tohoku | 330 G¥ |

Source: Transport Minister gets New Shinkansen Studies. Japan Times. 3 octobre 1973. p. 2.

---

(18) Council Okays Plan for Shinkansen Lines. Japan Times. 3 novembre 1973. p. 3.

(19) Government to Conduct Study of Five New Bullet Train Lines. Japan Times. 13 avril 1977. p. 2.

(20) Gov't Approves Construction of Five New Shinkansen Lines. Japan Times. 4 octobre 1978. p. 2.

Toutefois, les problèmes financiers des Chemins de fer nationaux amenèrent le Conseil des ministres à instaurer un second moratoire sur les projets de nouvelles lignes. Dans l'esprit des réformes administratives amorcées pour contenir sa dette, le gel des dépenses en infrastructure fut adopté en septembre 1982. Ce geste mit en veilleuse ce mégaplan pour quelques années.

En décembre 1985 et en août 1986, les Chemins de fer nationaux revinrent à la charge avec un plan de construction concernant les lignes prévues dans le Plan de 1972 [21]. L'entreprise soumise aux pressions de députés du Parti souhaitait la levée du moratoire. Le Conseil des ministres approuva cette requête le 30 janvier 1987, mais elle fut révisée à la demande du Groupe JR qui ne voulait pas se voir imposer des tronçons déficitaires comme c'était auparavant le cas. Le projet libéral-démocrate allait beaucoup plus loin que la demande formulée par les transporteurs. Il comprenait l'extension de la ligne Tohoku jusqu'à Sapporo, ainsi que les tronçons Kyushu (Fukuoka-Nagasaki) et Hokuriku (figure 6.7). Lors de cette réunion, les ministres avaient résolu que les nouveaux segments du Shinkansen seraient construits par la Société de construction des chemins de fer japonais, dans l'intention de réduire le fardeau financier des entreprises devant être privatisées.

Des discussions tenues en 1987 et 1988 entre le gouvernement et des membres influents du Parti libéral-démocrate, débouchèrent sur un consensus. Concernés par le partage des coûts, le Groupe JR et les collectivités locales touchées participèrent à la consultation.

A la fin de l'été 1988, le Comité conjoint sur la construction du réseau Shinkansen, après une partie de bras de fer entre ses membres, proposa un calendrier pour l'ouverture des nouvelles lignes. Bien qu'échelonné dans le temps, il allait permettre la réalisation des principales propositions contenues dans le Plan de 1972 (figure 6.7 et tableau 6.4). Un plan acceptable pour les parties fut alors adopté. Ayant pour objectif fondamental la rentabilité des tronçons, ce schéma comprenait un échéancier pour la construction de cinq nouveaux segments en fonction de leur caractère prioritaire.

La ligne Hokuriku fut placée au sommet des priorités pour deux motifs. Sa rentabilité potentielle alliée à la volonté gouvernementale de faciliter l'accès à la région de Nagano (Nagano), ville-hôtesse des Olympiades d'hiver de 1998, concourraient à ce choix. Quant à l'extension de la ligne Tohoku et à l'établissement de la ligne Kyushu, elles furent reléguées à la fin. Des études ont démontré que pendant plusieurs années d'importants déficits résulteraient de leur opération.

---

(21) JNR Applies to Build New Shinkansen Line. Japan Times. 30 août 1986. p. 2.

**Tableau 6.4: LISTE DE PRIORITÉ POUR L'EXTENSION DU RÉSEAU SHINKANSEN**

| Priorité | Ligne | Segment |
|---|---|---|
| 1 | Hokuriku | Takasaki (Gumma)-Karuizawa (Nagano) |
| 2 | Hokuriku | Kanazawa (Ishikawa)-Takaoka (Toyama) |
| 3 | Tohoku | Morioka (Iwate)-Aomori (Aomori) |
| 4 | Kyushu | Yatsushiro (Kumamoto)-Nishi-Kagoshima (Kagoshima) |
| 5 | Hokuriku | Uozu (Toyama)-Itoigawa (Niigata) |

Source: JAPON. Ministère des Transports (1992) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1991). p. 26.

Dans les mois qui suivirent, des négociations intensives entre les protagonistes eurent lieu afin d'instaurer un mode de financement des nouveaux tronçons qui ne grèverait pas le Trésor public et contribuerait à assurer le développement du réseau ferroviaire. En janvier 1989, l'Administration et le Parti libéral-démocrate s'entendirent pour que cinquante pour cent des coûts de construction soient payés par le Groupe JR (22). Cette proposition était un compromis acceptable pour le ministère des Finances soucieux de contenir la dette publique.

Inspiré par ces objectifs, le Fonds de développement ferroviaire fut créé et débuta ses activités le 1e octobre 1991. Désormais, il était acquis que les lignes Kyushu, Hokuriku et l'extension vers Aomori (Aomori) de la ligne Tohoku pourraient être réalisées grâce à cette réforme majeure (figure 6.7). Ayant obtenu l'approbation ministérielle pour l'ensemble des lignes proposées en août 1991, la Société de construction des chemins de fer japonais débuta les travaux le mois suivant afin qu'elles soient opérationnelles en l'an 2 000. Par ailleurs, l'étude de faisabilité de la ligne Shikoku devant relier les îles de Honshu et Kyushu suivait son cours.

En échange de cet engagement sur le partage des frais, les trois opérateurs du train rapide furent libérés de l'obligation de verser annuellement, jusqu'en 2 017, à la Société de gestion du réseau Shinkansen un loyer pour l'utilisation du chemin de fer. Suivant l'entente conclue en décembre 1990, ce loyer allait être transformé, à partir du 1e octobre 1991, en versement partiel, qui lui permettra d'acquérir pour 9,18 T¥ les infrastructures ainsi que le matériel roulant du réseau. Les lignes Joetsu et Tohoku étaient cédées à JR Est pour la somme de 3,1 T¥, tandis que la ligne Tokaido allait devenir la propriété de JR Central pour 5,1 T¥. Finalement, JR Ouest obtenait au coût de 0,98 T¥ la ligne Sanyo.

---

(22) LDP and Government Agree on Funding New Shinkansen. Japan Times. 18 janvier 1989. pp. 1 et 4.

Ce transfert de propriété était appelé à augmenter la valeur et l'attrait de ces entreprises lorsque leurs actions seraient transigées sur les marchés boursiers. Cette entente éclaircissait certains aspects obscurs liés à la cession éventuelle du réseau aux transporteurs. De plus, elle leur permettrait d'amortir les dépenses investies dans le chemin de fer, ce qui était impossible lorsque les infrastructures et le matériel roulant étaient loués. Par ailleurs, les revenus tirés de cette transaction allaient permettre au gouvernement de diminuer la dette accumulée de l'ancienne société d'État qui s'élevait en septembre 1991 à ¥26,2 T¥, tout en disposant de liquidités pour financer l'extension du réseau Shinkansen (23).

### *Une solution pour diminuer les coûts d'implantation du réseau, le mini-Shinkansen*

Afin de réduire les dépenses d'investissement dans les régions où la rentabilité ne permettrait pas d'amortir les coûts de construction d'un tronçon employant la technologie Shinkansen, la mise en service d'un nouveau type d'équipement et d'infrastructure fut proposé. Au ministère des Transports, on étudia la possibilité de construire dans ces zones un réseau Shinkansen où les rames rouleraient sur des voies à écartement métrique (24). Cette approche permettait d'étendre le réseau pour la moitié des déboursés d'une ligne conventionnelle à haute vitesse, dans les contrées où, jadis, un tel service était impensable au point de vue économique.

Toutefois, en raison de standards différents de la voie, cette proposition éliminait toute interconnexion de nouveaux axes avec le réseau existant. Comme alternative, JR Est proposa le mini-Shinkansen, modèle 400, lequel allait lever le caractère incertain rattaché à la rentabilité du réseau conventionnel dans les régions à faible densité de population.

L'investissement pour la création d'un tronçon de mini-Shinkansen ne s'élève qu'à une fraction de celle d'une ligne Shinkansen, en raison d'une voie établie au ras du sol qui emprunte les emprises existantes et d'un nombre restreint de ponts et d'ouvrages d'art. Toutefois, ce dernier point suscita certaines craintes quant à son fonctionnement, sachant que la collision du train rapide avec un obstacle (p. ex. automobile), pourrait avoir des conséquences désastreuses pour la sécurité des passagers. JR Est rassura le public, qu'elle avait adopté des mesures afin de réduire les risques d'accidents.

---

(23) JR Firms Agree to Buy Bullet Train Lines. Japan Times. 28 septembre 1991. p. 2.

(24) Ministry Proposal Urges Narrow-gauge Shinkansen. Japan Times. 2 août 1988. p. 1.
Proposed Shinkansen Lines to be Focus of Committee. Japan Times. 10 août 1988. p. 3.

Le premier mini-Shinkansen, le Tsubasa, entra en service commercial lorsque la ligne Yamagata, reliant Fukushima (Fukushima) et Yamagata (Yamagata) fut ouverte au public le 1e juillet 1992 (figure 6.7). Desservant tous les jours Tokyo et Fukushima, ce train arrimé à une rame conventionnelle Shinkansen, emprunte à une vitesse de 240 km/h, la ligne Tohoku entre la capitale et Yamagata. Arrivé dans cette dernière ville, le mini-Shinkansen poursuit d'une façon autonome et à une vitesse de 130 km/h son trajet jusqu'à sa destination finale. Pour l'instant, un seul train Tsubasa effectue de façon autonome tout le trajet.

L'alternative offerte par le mini-Shinkansen s'avère avantageuse pour plusieurs groupes. Elle permet de répondre aux attentes des électeurs des régions rurales, ce qui réconforte les députés du Parti ministériel. Quant au gouvernement, il peut poursuivre l'expansion du réseau en réalisant des économies appréciables, tandis que les transporteurs ferroviaires peuvent anticiper des profits. Trois tronçons prévus dans le Plan de 1972, soit les axes Morioka-Numakunai (Iwate) et Hachinohe-Aomori (Aomori) de la ligne Tohoku, ainsi que le segment Yatsushiro (Kumamoto)-Nishi-Kagoshima (Kagoshima) de la ligne Kyushu utiliseront cette technologie.

## La place du programme Shinkansen dans le développement national

Depuis plusieurs siècles, les nations ont utilisé des moyens de transport afin d'acquérir une puissance géopolitique. Suivant leurs visées et capacités, ces instruments allaient leur permettre d'agir sur les destinées de territoires, que ce soit à l'échelle régionale, nationale ou internationale. Des nations colonisatrices, comme la France et le Royaume-Uni, qui maîtrisaient la technologie maritime, ont pu conquérir et assujettir de nouvelles contrées, riches en ressources humaines et naturelles. Plus tard, l'avènement du chemin de fer offrait au Québec, la possibilité d'établir des fronts pionniers dans les espaces prometteurs de l'arrière-pays.

Le Japon, bien qu'avec un certain décalage en raison de motifs différents, s'inscrit avec son programme Shinkansen dans ce processus d'utilisation du transport à des fins de développement national. D'abord conçu pour décongestionner la ligne Tokaido, le réseau est devenu pour les politiciens un outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

### *Les plans nationaux et le programme Shinkansen*

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la planification d'État occupe au sein du gouvernement japonais une place importante. Elle agit comme agent de concertation autour d'objectifs nationaux. Les plans sont des énoncés de politiques multisectorielles, qui permettent

aux pouvoirs publics d'établir des priorités et les moyens à prendre en vue de les réaliser. Bien qu'ils soient théoriquement apolitiques, ces documents sont un peu comme des programmes électoraux permanents, où l'on promet ici et là l'implantation d'infrastructures.

Les plans globaux sont les piliers de la politique de développement de l'État japonais. Ils constituent les principaux exercices qui ont balisé la direction prise par le programme Shinkansen au cours des dernières décennies. Alors que l'Agence de planification économique s'intéresse à l'élaboration des principes généraux (p. ex. amélioration de la qualité de vie) et aux orientations socio-économiques, le travail de l'Agence nationale de l'aménagement du territoire consiste à reprendre ces buts et à les transposer en objectifs géographiques susceptibles de contribuer à la croissance de l'archipel (p. ex. réduction des temps du déplacement).

A ces schémas se greffent des plans ministériels ou sectoriels qui s'inspirent, sans rigidité, des objectifs édictés au palier supérieur. Le Shinkansen n'y a pas échappé, sachant que le ministère des Transports et les sociétés d'État concernées se donnèrent des plans conformes aux volontés issues du pouvoir exécutif.

Entre 1955 et 1992, douze plans de développement économique et social ainsi que quatre plans d'aménagement du territoire furent publiés et appliqués. La détermination politique à l'égard du programme Shinkansen trouvant sa source dans ces documents, il appert essentiel de les analyser afin de mieux comprendre les ambitions sous-jacentes à l'établissement du réseau.

Jusqu'à maintenant ces plans ont reflété trois objectifs fondamentaux qui franchirent l'épreuve du temps. Ceux-ci justifient l'existence du programme.

- Réduction du temps de déplacement consacré par les citoyens;
- Suppression des barrières psychologiques et physiques qui limitent les échanges de personnes et d'informations à l'intérieur de l'archipel;
- Création d'un meilleur équilibre spatial entre les régions urbaines et périphériques;

Le premier but fondamental vise à étendre l'espace à l'intérieur duquel une majorité de citoyens peut avoir accès dans une même journée. L'accomplissement de cette ambition réside dans l'amélioration de la rapidité des moyens de transport qui favorisera une circulation supérieure des personnes et de l'information sur le territoire.

La déconcentration d'activités économiques et de la population des grands centres urbains vers l'arrière-pays constitue le thème chéri par les planificateurs japonais. La création de pôles

régionaux regroupant des fonctions de gestion est appelée a atténuer les problèmes sociaux et environnementaux auxquels sont confrontées les villes de Tokyo et d'Osaka.

Depuis l'après-guerre, le regroupement des activités économiques au sein de la mégalopolis, s'explique par la présence, dans cette zone, de conditions géographiques favorables à ce processus (p. ex. ports). A l'inverse, l'arrière-pays, démuni de capitaux d'investissements et d'infrastructures de transports, était désavantagé. La croissance des inégalités socio-économiques entre les régions, n'étant point souhaitable pour le pays, l'Administration tente de réconcilier le développement national avec le développement régional. Une tâche qui s'avère particulièrement ardue.

Aux objectifs officiels, il faut ajouter certains désirs non avoués des dirigeants nippons qui motivèrent leur appui au programme Shinkansen. Dans un premier temps, le réseau a permis de placer le Japon à l'avant-garde de la recherche et du développement technologique en matière ferroviaire. Par ailleurs, il réduit la dépendance énergétique de l'archipel envers les pays exportateurs de pétrole, sachant que les rames sont mues à l'électricité et qu'un automobiliste qui utilise le train ne consomme pas d'essence. Finalement, l'établissement du réseau généra la création d'emplois, tout en limitant l'importation d'avions et l'exportation de capitaux.

## Plans de développement économique et social

Les plans de développement économique présentés depuis la fin des années 1950 ont tenté d'arrimer la bonification du bien-être collectif avec une poussée économique maximale, laquelle serait diffusée sur l'ensemble du territoire. L'objectif était d'adoucir les conséquences néfastes de la haute croissance. Bien que la planification territoriale relève d'une autre agence, ce schéma jetait les fondements généraux justifiant la validité de ces orientations.

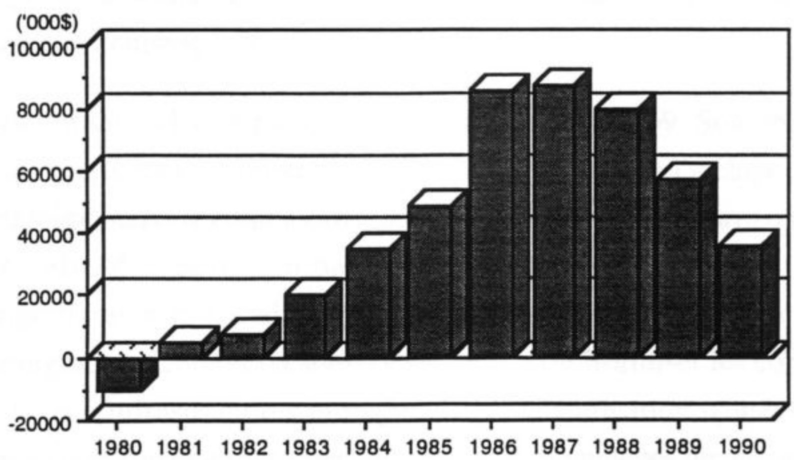
La réalisation de ce but passait par l'essor de l'arrière-pays au moyen d'investissements majeurs dans les infrastructures à vocation sociale, telles l'amélioration du parc immobilier et les réseaux de transports et de communications. A cet égard, l'extension du chemin de fer Shinkansen faciliterait non seulement la vie quotidienne dans les régions en leur donnant accès à une gamme étendue de services publics, mais diffuserait aussi la richesse. En fin de compte, le développement national serait valorisé. S'ajoutant à la législation et aux généreux programmes d'aide à la relocalisation industrielle, les investissements publics en transport contribueraient à structurer les liens entre les anciennes et les nouvelles régions de développement.

Cette approche philosophique fait du transport un outil de développement socio-économique. Elle explique pourquoi les objectifs et les activités des Chemins de fer nationaux ont davantage été conçus en fonction de préceptes de rentabilité sociale qu'économique.

Les années 1970 amenèrent un renforcement de la variable sociale, auquel s'ajouta une bienveillance de l'Administration envers l'environnement. Des concepts comme la création d'une *nation des Cités-jardins* où la volonté d'étendre le réseau de train rapide dans le respect de l'environnement, marquèrent le début d'une politique socio-économique davantage centrée sur la création d'un État providence. La croissance économique maximale à tout prix était délaissée au profit de la correction des déséconomies externes engendrées par cette dernière.

Après une période de réflexion envers le programme Shinkansen, relevée dans la décennie 1975-1985, le *Plan de gestion économique dans un contexte global*, adopté en mai 1988, place ce type d'investissement social au coeur de la nouvelle stratégique économique japonaise. Cette approche novatrice visait à réduire la balance des comptes courants de la nation qui, depuis 1981, lui était favorable face à la plupart des pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (figure 6.8). En révisant sa politique économique basée sur les exportations, l'Administration répondait aux attentes de ses partenaires, les États-Unis en tête, qui lui demandaient de prendre des mesures à cet égard.

**Figure 6.8: BALANCE DES COMPTES COURANTS DE LA NATION, 1980-1990**




Sources: JAPAN STATISTICS ASSOCIATION (1987) Historical Statistics of Japan, volume 3. p. 100.
JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1991) Japan Statistical Yearbook 1991. p. 359.

Afin de préserver la bonne entente internationale, le gouvernement allait favoriser la mise en place d'une économie s'appuyant davantage sur la croissance de la demande domestique que sur l'expansion des marchés extérieurs. Du même coup, il comptait satisfaire ses alliés de l'OCDE et

les citoyens japonais, sachant que les investissements publics projetés contribueraient à améliorer leur qualité de vie.

La privatisation des Chemins de fer nationaux entendait appuyer ce mouvement. Ce processus allait libérer du capital pour amorcer plusieurs projets de travaux publics. Le programme Shinkansen était une des activités que l'Administration utiliserait afin de créer une économie orientée vers le marché intérieur.

## Plans de développement global du territoire national

Le premier *Plan de développement global du territoire national* fut approuvé en 1962, plus d'une décennie après que le Parlement ait voté la *Loi sur le développement global du territoire national.* Le fait saillant de ce schéma résidait dans le projet de création de villes industrielles nouvelles localisées à l'extérieur de la mégalopolis Tokyo-Osaka et unifiées par des axes de transport. Cette proposition devait permettre d'inverser la concentration de population au sein de cette zone surpeuplée, tout en appuyant l'essor des régions rurales.

Bien que novateur, ce concept ne comprenait pas une stratégie d'ensemble visant à réduire l'écart entre les conditions de vie du centre et de la périphérie. Les espoirs investis par les planificateurs s'avérèrent vains. Le déséquilibre démographique entre la mégalopolis et le reste de la nation s'accentua. Les citoyens étaient attirés par l'attrait des grands centres où se concentraient les retombées du *miracle économique japonais*.

Devant cet échec, un second schéma entra en vigueur en mai 1969. Son objectif fondamental était de réduire les écarts socio-économiques et culturels au sein de l'archipel par l'amélioration des échanges interrégionaux. Il visait à offrir aux résidents de l'arrière-pays une qualité de vie se rapprochant de celle des centres urbains. L'Administration comptait ainsi réduire les mouvements migratoires vers la mégalopolis, sachant qu'il n'y aurait plus de motifs sérieux justifiant cette émigration. L'ambition sous-jacente était d'uniformiser les conditions de vie des citoyens par le biais d'infrastructures qui appuieraient l'édification d'une société humanisée vivant en harmonie avec son environnement au sein de communautés de moyenne envergure.

Un des instruments centraux de la nouvelle politique d'aménagement du territoire s'appuyait sur la mise en place d'un réseau de communications et de transport à haute vitesse qui relierait les sept grands pôles urbains de l'archipel, soit Fukuoka, Hiroshima (Hiroshima), Nagoya, Tokyo, Osaka, Sendai (Miyagi) et Sapporo (figure 6.7). Cette proposition permettait de combler les lacunes du plan précédent en établissant des bases solides sur lesquelles les nouvelles

communautés pourraient se développer. Suivant cette approche, les habitants de l'arrière-pays étaient appelés à bénéficier des mêmes avantages que leurs compatriotes résidant à Tokyo, en ayant un meilleur accès aux services offerts dans les centres régionaux.

Le réseau Shinkansen ayant généré la prospérité des zones urbaines, l'on anticipait qu'un même phénomène de diffusion surviendrait dans les régions périphériques. Kakuei Tanaka, qui a présidé aux destinées des orientations de développement territorial de l'archipel, dévoile les grands principes sous-jacents à l'extension du chemin de fer:

> Fer de lance du “redéploiement industriel” et de la création en province des agglomérations d'équilibre, le développement des réseaux de transport et de communications constitue un préalable indispensable. La décentralisation de la population et des entreprises ne sera possible que dans la mesure où personnes, produits et informations pourront circuler d'une manière rapide, pratique et avec le débit voulu. Alors que la plupart des villes de province et des villages disposent de la main-d'oeuvre, du sol et de l'eau nécessaires à la production, ils ne bénéficient pas de l'infrastructure socio-économique que les grands centres urbains ont pu accumuler avec le temps.
>
> [...]
>
> Alors que la nouvelle Tokaido et le San'yo ont été construites afin décongestionner les anciennes lignes, les autres “nouvelles lignes” sont surtout destinées à “amorcer la pompe” du développement régional du Hokkaido, du Tohoku, du Hokuriku et d'ailleurs. Elles contribueront à réduire le décalage qui existe actuellement entre la côte de [sic] Pacifique et le littoral de la mer du Japon, entre le Japon septentrional et le Sud du Kyushu.
>
> [...]
>
> Ainsi, plutôt que d'êtres conçus comme des moyens pour relier entre elles des villes densément peuplées, les trains-fusées [le Shinkansen] de l'avenir doivent être envisagés comme des instruments de l'expansion régionale; en situant les gares dans des zones à faible population, on peut en faire par exemple des foyers d'animation et de développement.(25)

Ayant été soulevés par une vague de croissance économique, les gouvernants n'avaient peu porté attention aux conditions de vie des individus. Les retombées négatives du *miracle japonais,* commencèrent à faire leur apparition au début des années 1970 lorsque les mouvements de citoyens dénoncèrent les dommages environnementaux créés par les industries et le réseau Shinkansen. A ce problème, s'ajouta la crise énergétique de 1973 qui amena l'Agence nationale à concevoir de nouvelles lignes directrices en matière de développement global.

---

(25) TANAKA, Kakuei (1974) Le Pari japonais. pp. 113, 120 et 122.

Afin de calmer les mouvements de contestations et d'adapter la société aux nouvelles conditions économiques internationales, un nouveau *Plan de développement global du territoire national* fut présenté en 1977. Introduisant le concept de *collectivités locales intégrées*, l'on voulait créer des conditions où les activités humaines ne seraient pas en contradiction avec la nature.

En antinomie au Plan de 1969 où le programme Shinkansen constituait un des piliers du développement futur du Japon, ce document mettait en sourdine les projets d'extension en raison des conditions sociales et économiques qui s'y prêtaient peu. Le troisième Plan, nonobstant les buts de croissance économique toujours présents, démontrait une volonté politique visant à améliorer l'environnement de l'archipel et à créer des conditions supérieures d'habitat à celles ayant prévalu jusqu'alors. L'Administration annonçait son intention de mieux analyser les impacts environnementaux susceptibles d'être générés par les lignes projetées de train rapide.

Malgré le fait que le programme Shinkansen soit relégué à l'arrière-plan, il occupait toujours un rôle important dans le développement national. Plus que jamais, l'extension du réseau devait contribuer non seulement à déconcentrer mais à décentraliser vers la périphérie plusieurs fonctions localisées dans la capitale. Dans cette perspective, il était souhaité que les gares du Shinkansen favorisent le regroupement, à leur périphérie, d'entreprises du secteur tertiaire. Nonobstant, la poursuite du plan-réseau original était tributaire de l'amélioration de la santé financière des Chemins de fer nationaux et des conditions économiques.

Dix ans plus tard, les conditions socio-économiques ayant évolué, l'Agence publia un quatrième *Plan de développement global du territoire national*. Reprenant plusieurs propositions des documents antérieurs, le Plan de 1987 se proposait d'accélérer l'essor du réseau de train à haute vitesse afin de revivifier les régions rurales. A ces fins, l'idée des *collectivités locales intégrées* devait être renforcée, car elle constituait la solution pour établir une meilleure symétrie entre les régions de l'archipel. Le Shinkansen revenait à l'avant-plan en devenant un moyen stratégique visant à accroître les interactions entre les régions, ainsi qu'une dispersion plus efficace des fonctions socio-économiques sur le territoire. Il appuierait une amélioration des rapports humains par une mobilité supérieure des personnes et de l'information. Le réseau de train rapide devait désormais favoriser la préséance des liens locaux sur une relation de domination entre les zones périphériques et les grands pôles urbains comme c'était jusqu'alors le cas.

### *Le financement du programme Shinkansen*

L'économie japonaise est caractérisée par un des plus imposants taux d'épargne au monde. Dès l'époque Meiji, cette habitude ancrée dans les moeurs fut progressivement mise au service du

développement de l'État, principalement par la création de l'Épargne postale en 1875. Depuis, ce système permet aux citoyens de confier leurs économies au bureau de poste local qui agit comme une quasi-banque.

A partir du début du XX$^{e}$ siècle, la fonction attribuée à cette caisse s'est élargie au fur et à mesure des besoins de l'État. D'abord, l'Administration y puisa pour doter l'archipel d'infrastructures aptes à soutenir son essor économique. Avec la montée de l'impérialisme, ces capitaux ont été dirigés vers le complexe militaro-industriel. En recyclant les millions de yens qui dormaient dans les foyers nippons, le gouvernement, sans emprunter à l'étranger, appuyait des investissements publics dans des secteurs prioritaires grâce à une source peu coûteuse.

En 1951, le ministère des Finances institua le Fonds du Bureau des Fonds en fidéicommis, dont le mandat est de conserver les avoirs déposés dans certaines caisses publiques de dépôts. Aujourd'hui, cet organe relève du Bureau financier du ministère des Finances.

Deux ans plus tard, le Programme public d'investissements et de prêts voyait le jour. C'est une entité comptable qui finance, par le biais de prêts, les dépenses gouvernementales dans plusieurs sphères d'activités (p. ex. éducation, développement régional).

Les deniers dont dispose le Programme sont le résultat de l'intégration de trois sources de capitaux. La première et la plus imposante (±75%) est le Fonds du Bureau des Fonds en fidéicommis qui regroupe les dépôts de l'Épargne postale, du Fonds national de pension et d'une portion du Fonds postal d'assurance-vie et de rente viagère. Quant aux ressources supplémentaires (±25%), elles proviennent également du Fonds postal, des capitaux récoltés par les émissions publiques d'obligations, ainsi que du compte spécial d'investissement industriel dont les deniers sont dérivés du Budget.

Jusqu'à ce jour, plusieurs étrangers ont tenté de comprendre les fondements du *miracle économique japonais*. S'ils prennent le temps d'examiner l'influence qu'a joué le Programme public d'investissements et de prêts sur l'économie nippone, leurs interrogations seront en partie satisfaites. Depuis sa création, plusieurs projets visant à permettre l'intégration de la nation dans le circuit des puissances industrielles internationales et a améliorer les conditions de vie au sein de l'archipel ont bénéficié de son soutien financier. Les prêts consentis le sont en fonction des objectifs stratégiques édictés dans les plans gouvernementaux. C'est un moyen s'ajoutant au Budget qui permet à l'Administration d'orienter le pays dans la direction souhaitée.

Cette réserve est accessible directement aux sociétés d'État qui disposent de ressources pécuniaires à faibles taux d'intérêts. Quant aux entreprises privées et aux particuliers, ils peuvent

en profiter par l'entremise des sociétés publiques de financement (p. ex. Société de financement populaire, Société de prêts immobiliers).

Depuis 1964, les Chemins de fer nationaux et la Société de construction des chemins de fer japonais ont financé principalement leurs activités par le biais du Programme, par l'émission d'obligations ainsi que par des emprunts bancaires sur les marchés domestiques et étrangers.

Afin de diversifier et de réduire l'apport des fonds d'investissements publics pour les projets de transport sur rail, le gouvernement, instaura en 1991, le Fonds de développement ferroviaire (figure 6.9). Cette organisation a pour objectif de soutenir par des subventions et des prêts sans arrérages la croissance équilibrée de l'archipel par l'extension du réseau de chemins de fer à haute vitesse. Elle a également pour mission d'appuyer la construction de ligne principale et l'essor du transport sur rail en milieu urbain (26). Finalement, une fraction des argents sera consacrée à la réduction de la dette des Chemins de fer nationaux.

L'innovation du Fonds se retrouve dans les organismes qui le commanditent. Auparavant, le financement ferroviaire était presque exclusivement du ressort du gouvernement central, par l'entremise du compte général et du Programme public d'investissements et de prêts. Fortement incité par le ministère des Finances à restreindre sa participation financière au programme Shinkansen, il appelle désormais certaines compagnies du Groupe JR a contribuer à cette caisse. Ainsi, les entreprises qui opèrent le Shinkansen doivent y verser une part des revenus tirés des opérations commerciales du réseau actuel.

Quant aux avantages que ces entreprises et la Société de construction des chemins de fer japonais peuvent en tirer, ce sont des prêts sans intérêts pour améliorer ou établir des lignes urbaines et Shinkansen, ainsi que pour expérimenter, dans la préfecture de Yamanashi, un train à sustentation magnétique. L'accès à ces argents leur permet de limiter l'augmentation des tarifs que l'absence d'un tel fonds rendrait nécessaire, afin de financer ces investissements majeurs pour l'intérêt national.

> [...] it is impossible to fully consign to the private sector the construction of infrastructures which involve the installation of gigantic fixed facilities and which is expected to create deficits for many years to come. In particular, it is important to invest a great deal, from a national standpoint, in the construction of trunk railway lines, including New Shinkansen Lines which is play a key role in the multipolarization of national land which is in strong national demand. Hence it is extremely difficult to expect only Japan Railways Company (JR), which is a private

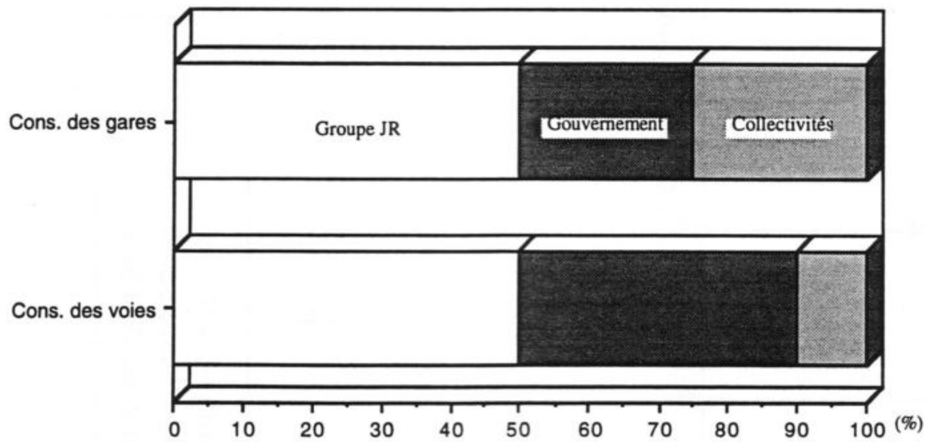
---

(26) JAPON. Ministère des Transports (1992) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1991). p. 6.

> enterprise, to undertake the construction of New Shinkansen Lines. There is, therefore, a need for the national government to study the possibility of not only expanding the financial resources it presently possesses but also securing a new source of public revenue. (27)

En ce qui concerne plus spécifiquement le plan d'extension du réseau Shinkansen, adopté en 1988, il fait l'objet d'un nouveau mode de financement, reposant sur l'établissement par étape des infrastructures prévues (figure 6.10). Désormais, certains membres du Groupe JR s'engagent à payer la moitié de ces frais. Quant au gouvernement japonais, sa contribution est limitée, sachant qu'il partage la balance des coûts de construction des voies et des gares avec les collectivités locales. Cet engagement régional se borne au territoire, où elles exercent leur juridiction. Afin de respecter cette responsabilité, elles peuvent émettre des obligations (28).

**Figure 6.10: PARTAGE DES COUTS DE RÉALISATION DU PLAN DE 1972**




Source: JAPON. Ministère des Transports (1992) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1991). p. 26.

### *La privatisation des Chemins de fer nationaux*

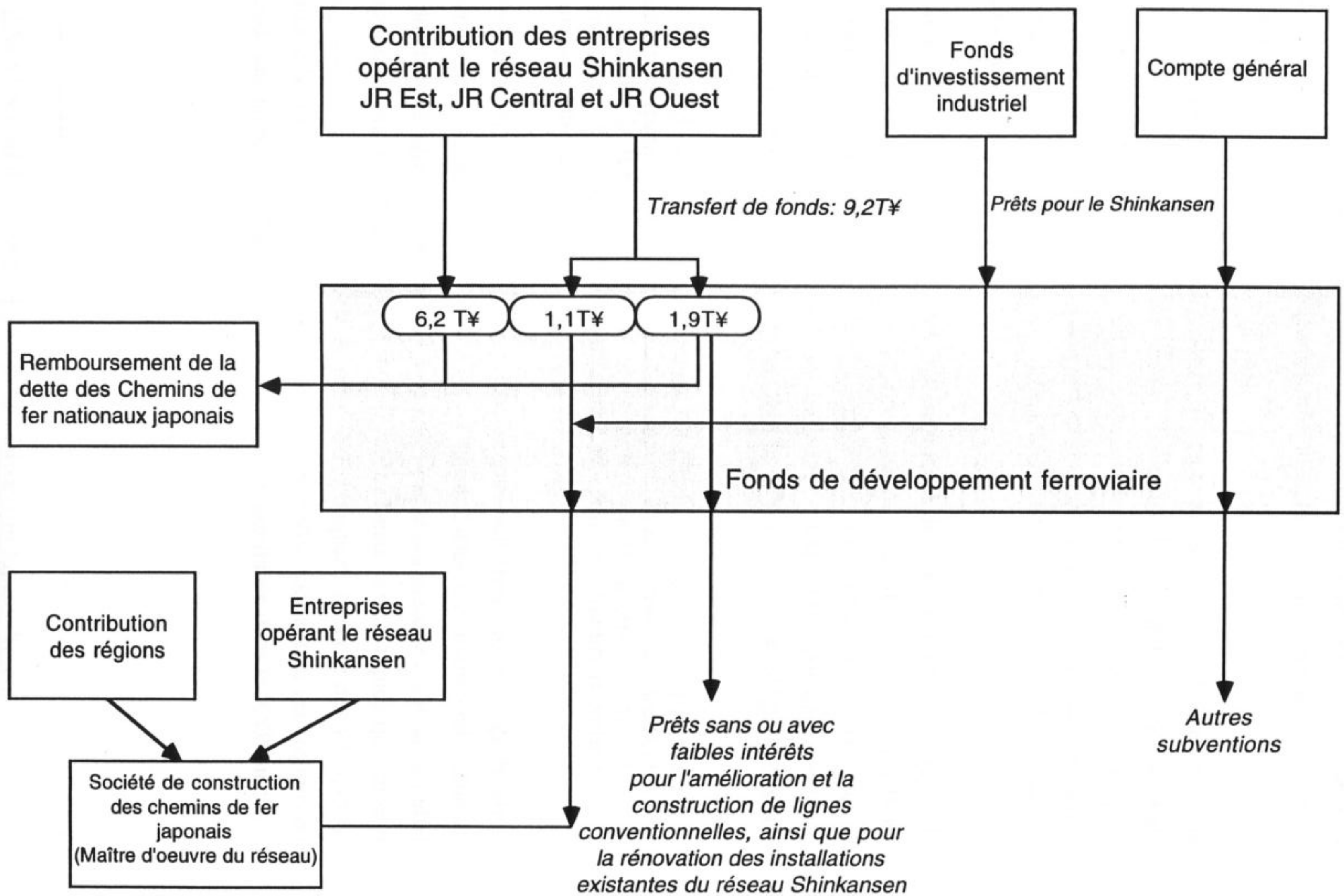
Inspiré par le mouvement de réduction des activités des gouvernements britanniques et étatsuniens au profit du secteur privé, le Japon amorça son propre virage en ce sens au début des années 1980. Répondant à des desseins plus pragmatiques qu'idéologiques en raison de l'état critique dans lequel se trouvait les finances publiques, les Chemins de fer nationaux et d'autres sociétés d'État furent dénationalisées.

---

(27) JAPON. Ministère des Transports (1991) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1990). p. 10.

(28) Ibid., p. 26.

## Figure 6.9: Financement du Fonds de développement ferroviaire



Ce processus a permis de réduire l'hémorragie des fonds publics pour une activité pouvant être mieux administrée par des intérêts non gouvernementaux. Du même coup, des millions de yens pouvaient être affectés à la réduction du déficit accumulé, ainsi que vers des secteurs prioritaires pour le développement national.

De l'ensemble des activités ferroviaires de la société d'État, le programme Shinkansen est sans aucun doute celui qui a le plus bénéficié de la création du Groupe JR. Les gouvernants japonais ont apparemment gagné leur pari visant à revivifier le secteur des chemins de fer de plus en plus paralysé par l'inertie de l'entreprise publique. Cinq ans après la privatisation, le parachèvement à long terme du réseau, ralenti depuis 1973, est plus que jamais une réalité. Il est sur la voie d'être complété en quasi-conformité avec les plans prévus jadis.

Soulagé de plusieurs handicaps qui minèrent le dynamisme de son ancêtre, le Groupe JR dispose des moyens en vue de poursuivre le programme, en accord avec les objectifs de développement national, tout en bénéficiant des forces qui lui permettront d'affronter la concurrence. Ainsi, la régionalisation du réseau ferroviaire public favorise une meilleure sollicitude des nouvelles compagnies envers les besoins du milieu. Ce qui privilégie l'adoption de services adaptés aux exigences régionales.

> Privatization and divestiture of the former JNR [...] spurred significant improvements in corporate performance and customer service. To meet the needs of a diverse ridership, in the face of increasing competition from other modes of transport, Shinkansen service has been expanded to serve commuters traveling between Tokyo and its outlying regions. (29)

L'amélioration des services, notamment par l'ouverture de nouveaux tronçons et l'augmentation de la vitesse commerciale, constitue pour le Groupe JR une préséance fondamentale dans un marché où sévit une rivalité agressive. Adhérent à une philosophie qui place le client au sommet des priorités, il applique cette bonne intention en valorisant le réseau de train rapide qui, au sein de la population, jouit d'une excellente réputation, en vue de conquérir le coeur des voyageurs. Autant le programme Shinkansen a pu tirer des gains de la privatisation, autant les entreprises nées de ce processus entendent s'y arrimer afin de pénétrer avec confiance dans le XXI$^{e}$ siècle.

---

(29) JAPAN RAILWAYS GROUP (1992) High Speed Railways in Japan: Present and Future. p. 1.

## 6.3 AVANT DE PASSER AU PROCHAIN CHAPITRE...

Ce chapitre a permis d'étudier les principales facettes de l'évolution du programme Shinkansen depuis ses origines. Il fut l'occasion d'analyser les forces et les faiblesses ayant soutenu ou entravé son implantation depuis le milieu du XXe siècle.

D'un développement désencadré, le programme est devenu rapidement un moyen d'intervention spatial. Plusieurs espoirs furent investis, notamment pour corriger des déséquilibres déjà présents sur le territoire, lesquels ont été aggravés par la haute croissance économique. En parallèle, l'extension du réseau constitue un thème à saveur très politique, donc subjectif. Certaines décisions, bien que lucratives pour quelques groupes d'intérêts, suscitent des interrogations quant à leur habileté à répondre aux maux de l'archipel.

Nonobstant, pour de nombreux japonais, le déploiement du réseau constitue la panacée qui solutionnerait plusieurs problèmes socio-économiques auxquels ils sont confrontés. Le prochain chapitre permettra de vérifier si les attentes et les ressources investies ont répondu de façon satisfaisante à la mission attachée au programme Shinkansen ou s'il n'a fait qu'accroître la domination des grands centres urbains sur l'arrière-pays.

# TROISIEME PARTIE
## Le réseau ferroviaire Shinkansen: Une des bases de la stratégie gouvernementale de réorganisation géo-économique du Japon

# CHAPITRE VII

# LE RÉSEAU SHINKANSEN ET LE TERRITOIRE

Les chapitres précédents ont permis d'en connaître davantage sur les raisons ayant milité en faveur du développement du réseau ferroviaire à haute vitesse. Les problèmes immanents à la réalité socio-économique et géographique du Japon, amenèrent le gouvernement a adopter des politiques et des programmes dont les desseins étaient de rectifier ces carences. Cette dernière section permettra de vérifier si le programme Shinkansen a permis de rencontrer les objectifs pour lequel il fut créé.

Le but fondamental de cet exercice est de mesurer, par le biais des variables présentées dans le chapitre II, l'impact qu'a eu la mise en place des corridors ferroviaires Tokyo-Fukuoka, Tokyo-Morioka et Tokyo-Niigata sur le territoire japonais. Ces lignes constituent les axes de base du réseau national à haute vitesse sur lesquels se grefferont les futurs tronçons régionaux, planifiés pour les prochaines années.

Dans ce chapitre, au moyen de statistiques gouvernementales, l'auteur vérifiera l'influence qu'a eu l'établissement des 1 836 premiers kilomètres de voies ferrées de ce programme d'envergure. Il s'attardera à l'analyse des modifications apportées par le train rapide sur la géographie et sur certains aspects de la vie socio-économique de l'archipel.

Bien qu'orientées vers l'étude de l'expérience japonaise, cette étude et les conclusions qui en dérivent offrent aux gestionnaires des administrations ferroviaires étrangères, des indices quant aux effets structurants qu'un tel système de transport pourrait avoir sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional de leur aire de juridiction. Ce travail leur propose des informations qui peuvent s'avérer à prime abord positives, toutefois, ils doivent les replacer dans la perspective géographique et socio-économique nippone.

Le programme Shinkansen peut s'avérer le cauchemar d'une nation qui ne possède pas les critères essentiels ayant contribué à son succès au pays du Soleil Levant. D'un pays à un autre les indices permettant de vérifier l'influence spatiale d'un train rapide ne peuvent être transposés entièrement. Malgré des différences souvent fondamentales qui distinguent les États, comme l'étendue du territoire, la densité de population, les habitudes des voyageurs, certains indicateurs permettent de prédire si un tel type de chemin de fer s'avère justifié. L'auteur entend présenter certaines données aptes à prédire la réussite ou le revers d'un tel système.

## 7.1 LE RÉSEAU SHINKANSEN ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### Des statistiques d'exploitation imposantes

Un exposé sur l'histoire du développement du réseau Shinkansen ne serait point complet sans un profil statistique de certains aspects de ses activités qui ont pour la plupart révolutionnées l'organisation socio-économique et spatiale du Japon. L'évolution du réseau, depuis son ouverture en octobre 1964, sera mesurée à partir de trois variables, soit la vitesse, l'achalandage et les revenus d'exploitation.

#### *Des records de vitesse...*

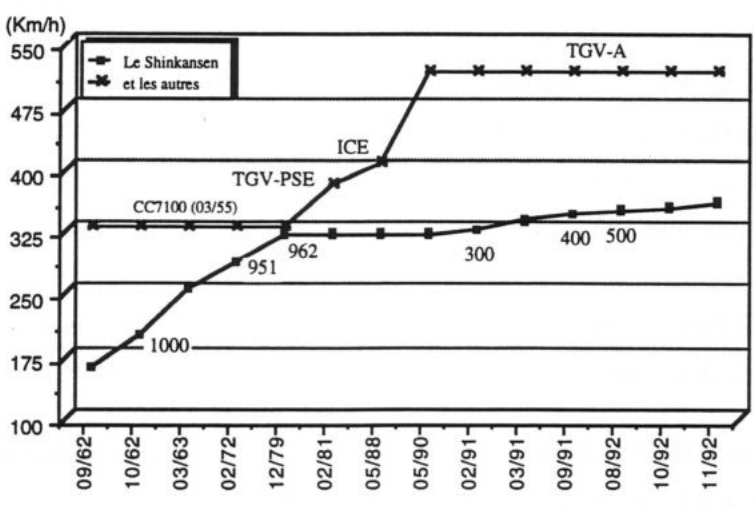
Soucieux d'offrir à sa clientèle un service hors pair qui défierait la concurrence tant au point de vue monétaire que temps, les Chemins de fer nationaux, mais surtout les entreprises du Groupe JR, se sont faites un devoir d'abaisser la durée des déplacements à l'intérieur du réseau Shinkansen. Préoccupés par des objectifs lucratifs et par le désir de maintenir une avance technologique, les transporteurs ferroviaires japonais se sont efforcés d'améliorer les performances des trains rapides. Cet extrait tiré du *Rapport annuel 1991 de la Compagnie JR Central* est particulièrement explicite à cet égard:

> With time becoming an increasingly precious commodity, society has stepped up its demands for faster transportation. Calls for increased speed pose never-ending challenges for companies operating in the transportation industry, and Central Japan Railway Company is no exception. In order that the Tokaido Shinkansen may continue to contribute to the nation's economy, we must heed the public's demands for speedier service.
>
> The scheduled opening of Kansai International Airport in 1994 and expansion of New Tokyo International Airport (Narita) and Tokyo International Airport (Haneda) will result in greater operating capacity for airlines, thereby increasing the

convenience of air travel. A faster Shinkansen, however, will enable us to maintain our competitiveness. (1)

Cette course contre la montre ne constitue pas une simple prouesse visant à voir son exploit inscrit dans le *Livre Guinness des records* (figure 7.1). C'est avant tout une stratégie de mise en marché d'un service qui se doit d'être attrayant pour le passager. Ce n'est pas le fruit du hasard si la privatisation de la société d'État entraîna une progression rapide de la vitesse commerciale des rames Shinkansen. Elle permet de maintenir et d'accroître les revenus, ainsi que la part de marché du train à haute vitesse. Afin de répondre à l'augmentation constante des déplacements entre les principaux points du réseau, ces compagnies se doivent d'améliorer les temps de parcours, en vue d'intensifier la fréquence des trains, ce qui contribue à accueillir un nombre croissant de clients.

**Figure 7.1: RECORDS DE VITESSE EXPÉRIMENTALE (SHINKANSEN ET AUTRES), 1955-1992**




Alors que les Japonais étaient sur le point de battre le record mondial de 331 km/h, établi le 28 mars 1955 par un train (motrice CC7100 et trois voitures) de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), cette dernière repoussa cette aspiration lorsque son Train à grande vitesse (TGV) atteignit 380 km/h (figure 7.1). Cet exploit fut largement franchi à deux reprises, lorsqu'en mai 1989 et 1990 le InterCity Express (ICE) de la Deutche Bundesbahn (DB), puis le TGV-Atlantique touchèrent de nouveaux sommets, soit respectivement 406,9 et 515,3 km/h.

Sur une période de trente ans, la vitesse maximale des trains Shinkansen atteinte lors d'essais est passée de 160 à 358 km/h, soit une progression de 124,8%. Toutefois, cette poussée (+99,4,%)

---

(1) CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY (1991) Central Japan Railway Company: Annual Report 1991. p. 8.

s'est effectuée pour l'essentiel entre 1962 et 1979. Les années 1980, verront la stagnation de cette accélération (+2,1%). En contrepartie, durant cette décennie la performance du TGV s'est accrue de 35,6%. Cette situation s'explique sans nul doute par le fait que l'Institut de recherches techniques sur les chemins de fer concentra son attention sur un projet de grande envergure, soit le train à sustentation magnétique, tandis que les ingénieurs français s'intéressèrent au développement continu d'un système déjà éprouvé, tant au point de vue technologique qu'économique, qui permettrait de desservir plusieurs points de l'Hexagone.

Entre février 1981 et novembre 1992, l'écart enregistré entre les records de vitesse expérimentale des trains rapides des deux sociétés d'État, passa de 61 à 157,3 km/h. Ces chiffres à eux seuls démontrent le retard accumulé par les Japonais qui orientèrent davantage leurs efforts de recherche vers la mise au point d'une nouvelle technologie ferroviaire coûteuse, plutôt que vers l'amélioration des rames existantes.

Plus qu'à l'époque d'insouciance des Chemins de fer nationaux, les dirigeants du Groupe JR, préoccupés par la rentabilité de leur entreprise, en vinrent vite à la conclusion que du matériel ferroviaire plus performant devait faire son apparition, non pas pour relever des défis technologiques mais pour générer à moyen terme des profits plus substantiels. Même si ces compagnies avaient toujours à coeur la mise en service du train à sustentation magnétique, elles s'attardèrent à des solutions relativement peu révolutionnaires afin de bonifier la vitesse sur le réseau Shinkansen et à réduire le bruit ainsi que les vibrations causées par le matériel existant.

Avec le train à sustentation magnétique, les ingénieurs préparent le futur pour les déplacements dans le couloir Tokyo-Osaka. Ce projet occupait une place de choix dans les orientations de politiques du ministère des Transports, adoptées à la fin des années 1980, afin de préparer les infrastructures ferroviaires à haute vitesse du XXI$^{e}$ siècle. Devant contribuer à améliorer la qualité de vie, la recherche et le développement pour ce système étant dispendieux, celui-ci est notamment subventionné par le Fonds de développement ferroviaire.

Toutefois, bien qu'adapté aux conditions socio-économiques de cet axe à l'extérieur de la mégalopolis, c'est plutôt l'amélioration des techniques de chemins de fer à haute vitesse traditionnelles qui permettra d'étendre le réseau Shinkansen.

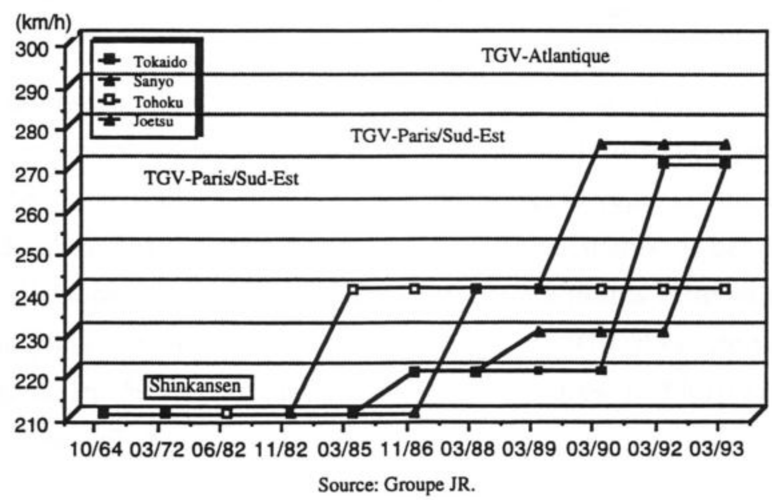
Nonobstant, pendant près de vingt ans, aucune entreprise ferroviaire n'avait réussi à ravir aux Chemins de fer nationaux les records mondiaux de vitesse commerciale accumulés par le Shinkansen (figure 7.2). Les Japonais sans doute plus pragmatiques que les Européens, en raison des caractéristiques du marché des transports de l'archipel, se sont efforcés d'être les

chefs de file en ce qui concerne l'opération commerciale d'une rame à une allure record. Cependant, le 27 septembre 1981, le train français à grande vitesse pulvérisa cette suprématie, lorsque le TGV-Atlantique fut mis en service avec une vitesse de pointe atteignant 260 km/h et regagnant par la même occasion le titre perdu par le Mistral.

Bien qu'en 1992, les TGV-Atlantique et Paris/Sud-Est fonctionnaient quotidiennement à des vitesses de pointe de 270 et 300 km/h, la différence observée entre les technologies française et japonaise est modeste au point de vue opérationnel. La meilleure performance en roulement commercial sur le réseau ferroviaire nippon est détenu par les rames du Shinkansen, modèle 200, en service Asahi sur la ligne Joetsu, qui depuis mars 1990, atteignent une allure respectable de 275 km/h. Quant aux lignes Tokaido et Sanyo, le modèle 300, en service Nozomi depuis le 1e mars 1992 et le 18 mars 1993 pour le tronçon Osaka-Fukuoka, permet des vitesses de 270 km/h. Finalement, les autres types de trains utilisés, soit les modèles 0, 100 et 200, se déplacent à des vitesses maximales variant entre 220 et 240 km/h.

D'autres modèles, comme le 500 (WIN 350) développé par JR Ouest et le Star 21 de JR Est, encore au stage expérimental, permettront de porter prochainement le record japonais en marche commerciale à 350 km/h.

Figure 7.2: RECORDS DE VITESSE COMMERCIALE SUR LES RÉSEAUX SHINKANSEN ET TGV, 1964-1993



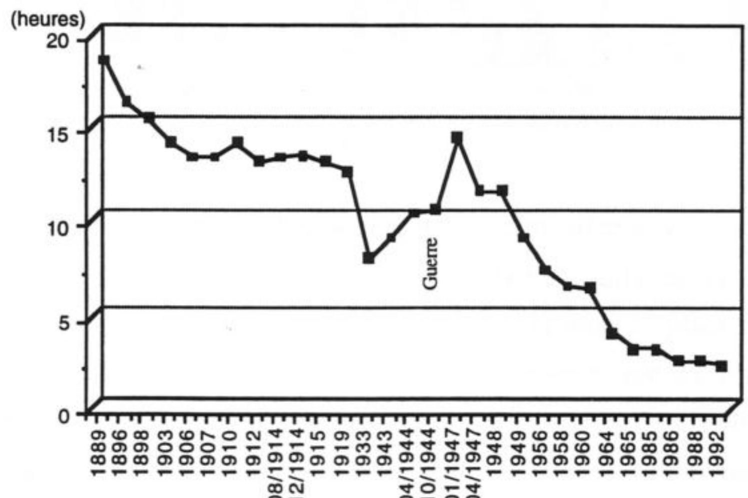

Source: Groupe JR.

Depuis 1964, le train à haute vitesse a révolutionné les déplacements au sein de l'archipel. Grâce au Shinkansen, l'homme d'affaires habitant dans les villes de Niigata, Morioka, Osaka ou Yamagata peut effectuer, dans la même journée, des transactions dans la capitale nippone et retourner à sa résidence avant la fin de la soirée. Par le fait même, il se libère d'importants frais

hôteliers et réduit sa note de restauration. Ce qui constitue pour le citoyen ordinaire et pour les entreprises un gain économique certain.

Alors qu'au début du XX^e siècle, à l'époque des trains à vapeur, il en prenait quatorze heures et cinq minutes à un voyageur pour effectuer le trajet séparant les villes de Tokyo et d'Osaka, le Shinkansen en service Nozomi permettait en 1992 de franchir cette même distance en deux heures et trente minutes (figure 7.3).

**Figure 7.3: TEMPS DE PARCOURS ENTRE TOKYO ET OSAKA, 1889-1992**

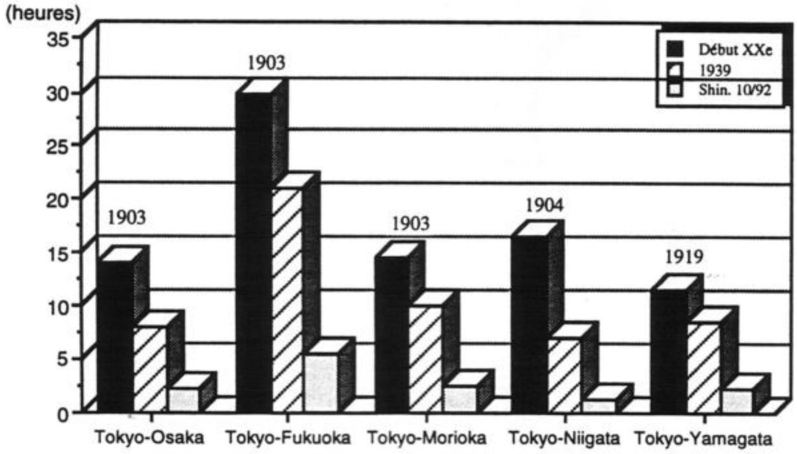



Sources: Indicateurs des Chemins de fer nationaux et du Groupe JR.

Chaque extension du réseau profite à une plus grande portion de la population japonaise, sachant que la réduction des temps de parcours, permet d'accroître la distance parcourue dans une journée. Au point de vue psychologique, la fatigue des longs voyages est atténuée et permet de réduire le temps de travail et de loisir perdu dans les déplacements. A cet égard, les progrès effectués dans les liaisons entre la capitale nationale et les points terminaux du réseau sont particulièrement impressionnants. Dans les années 1900 et 1910, il en prenait environ 11: 40 heures de Yamagata, 16: 50 heures de Niigata, 14: 47 heures de Morioka et 30 heures de Fukuoka avant d'arriver à Tokyo.

En 1992, le Shinkansen permettait aux citoyens de réaliser, à l'intérieur d'une période de 24 heures, des déplacements aller et retour à partir de régions jadis considérées comme excentriques. La figure 7.4, démontre, qu'à l'exception des résidents de Fukuoka, qui doivent consacrer 5: 44 heures (avec le Nozomi: 5: 04 heures) pour se rendre à destination, la majorité des autres voyageurs habitants à proximité du chemin de fer à haute vitesse, peuvent se rendre dans la capitale nationale, en 2: 36 heures ou moins.

**Figure 7.4: TEMPS DE PARCOURS ENTRE LES POINTS TERMINAUX, 1903-1992**




Sources: Indicateurs des Chemins de fer nationaux et du Groupe JR.

Jadis désavantagé par les temps de déplacement, ce train offre aux gens et aux organisations établis à l'extérieur de la région métropolitaine de Tokyo de partager les fruits de la croissance économique. Par rapport aux objectifs gouvernementaux, la mise en place du réseau constitue un puissant instrument qui a contribué à réduire d'une façon importante les temps de parcours et par la même occasion à faciliter les mouvements au sein de l'archipel. Au point de vue psychologique, le train rapide établit des paramètres devant favoriser à long terme une unification socio-économique de la nation, par le rapprochement des individus et des institutions. Depuis octobre 1964, la sphère de déplacement dans une même journée s'est accrue d'une manière appréciable, comme le démontre la figure 7.5.

### *...et un défi à la concurrence*

Lorsque la construction de la nouvelle ligne du Tokaido fut annoncée, plusieurs personnes doutèrent de la réussite du projet. Ce scepticisme se dissipa dans les semaines qui ont suivi l'inauguration du réseau. L'achalandage des trains Shinkansen démontra que les gestionnaires des Chemins de fer nationaux avaient visé juste en misant sur la revivification d'une technologie considérée par les apologistes de l'avion et de l'automobile comme désuète en cette ère atomique.

Sans doute en raison des avantages indubitables qu'il offre, plus de trois milliards de passagers ont emprunté le train rapide depuis son ouverture (figure 7.6). Dès sa seconde année d'opération, chaque jour 110 rames de six voitures, transportant en moyenne 84 841 passagers, effectuaient la navette entre Tokyo et Osaka.

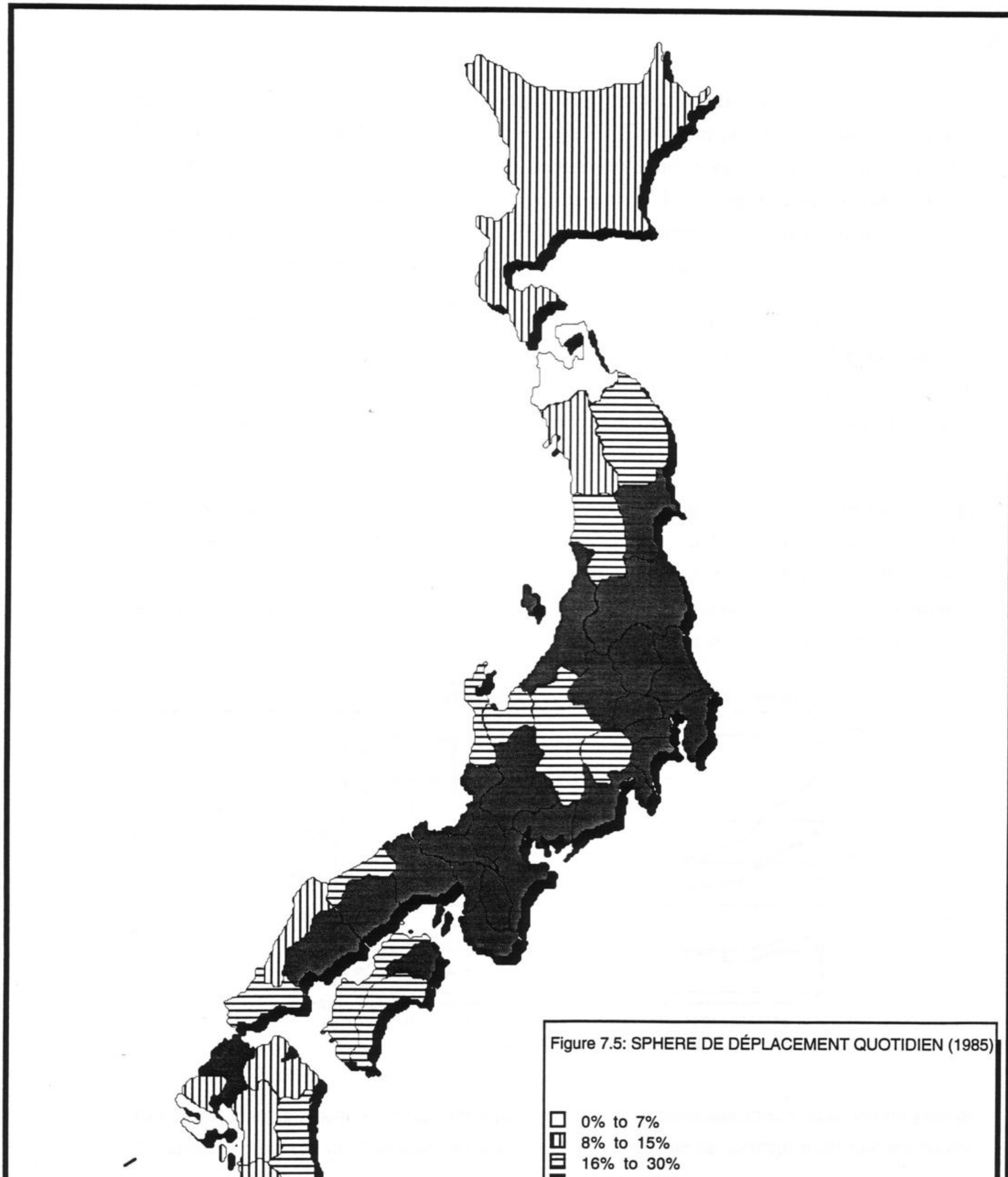



Figure 7.5: SPHERE DE DÉPLACEMENT QUOTIDIEN (1985)

Echelle 1: 8 330 000

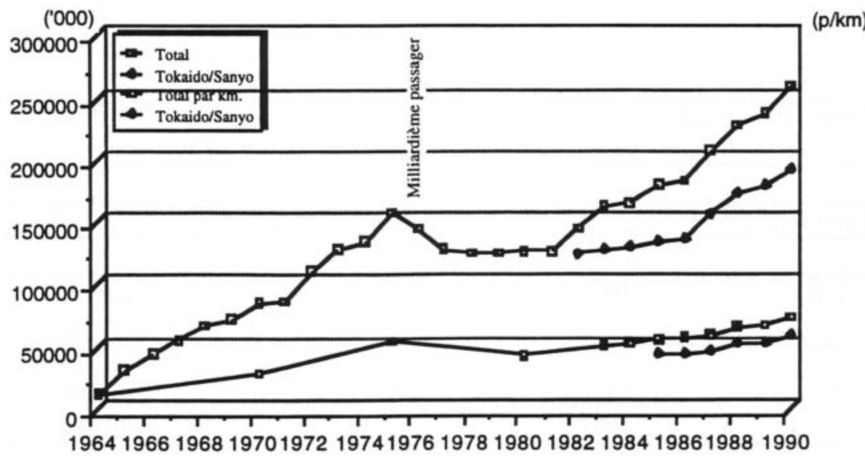
Source: JAPON. Agence nationale de l'aménagement du territoire (1987) Fourth Comprehensive National Development Plan. p. 167.

En 1968, soucieux de répondre à l'augmentation du trafic passagers et en prévision de l'Exposition universelle de 1970 (Osaka), la société d'État annonça qu'elle allait entreprendre des travaux majeurs pour allonger les quais des gares du Shinkansen, afin de pouvoir opérer des convois de seize voitures, alors au stage expérimental (2). Plus longue rame au monde mue à l'électricité, ce nouveau type entra en service en décembre 1969. Deux mois plus tard, l'ensemble des trains en service Hikari adoptèrent cette configuration.

Vingt-sept ans plus tard, grâce à l'amélioration de la capacité d'accueil des rames, c'est 288 trains qui transportent quotidiennement sur le Tokaido en moyenne 367 000 personnes. En période de pointe, comme le Jour de l'an, ce nombre est porté à la capacité maximale du tronçon, soit 312 départs. La route Tokyo-Osaka est la plus achalandée. Chaque année, elle compte pour environ 75% de l'ensemble du trafic des lignes Shinkansen.

La croissance du trafic évolua en parallèle avec le Produit national brut et avec l'amélioration du niveau de vie des Japonais, qui allait permettre l'élargissement du bassin de population ayant les moyens financiers de voyager avec ce système (figure 4.2). Ainsi, à l'exception des années ayant suivi le choc pétrolier de 1973, l'achalandage sur le réseau a connu une progression positive. En 1982, cette tendance s'est accentuée avec l'ouverture des lignes Tohoku et Joetsu.

Figure 7.6: NOMBRE DE PASSAGERS (RÉSEAU SHINKANSEN), 1964-1990




Sources: Chemins de fer nationaux et Groupe JR.

Cet attrait pour le réseau s'est maintenu jusqu'à nos jours, particulièrement pour les moyennes distances. Le succès du Shinkansen est imputable au fait que ce concept regroupe les forces

(2) New Tokaido Line Expansion Planned. Japan Times. 27 août 1968. p. 3.

ayant fait la popularité des autres systèmes de transport. Le train permet des déplacements, avec un confort, une rapidité et un coût se comparant avec l'avion, avec un taux de sécurité inégalé.

En fonction des quatre indicateurs suivants: 1) tarifs; 2) temps de parcours; 3) nombre de départs et 4) sièges disponibles, il appert avec évidence que le *Super express du rêve* détient une suprématie presque entière à l'égard de la compétition (figures 7.7).

Les données comparatives démontrent que le seul véritable rival au train à haute vitesse est l'avion. L'automobile s'avère particulièrement désavantagée à tous les points de vue. Quant à l'autobus hormis ses tarifs économiques (figure 7.7a), il est lent et, comme le chemin de fer conventionnel, offre peu de départs quotidiens lesquels prennent place en soirée, ce qui s'avère peu commode.

La popularité du Shinkansen prouve qu'il est attrayant de choisir ce moyen de transport. Le public voyant ses avantages dans les six premiers mois d'opération du Tokaido, les Lignes aériennes japonaises (JAL) enregistrèrent une baisse majeure d'achalandage de cinquante pour cent sur cette route (3). Le même scénario s'est reproduit lorsque les lignes Sanyo, Tohoku et Joetsu, s'ajoutèrent au réseau. Ce choix s'avère rationnel, car le ratio temps/bénéfice démontre que le passager du train à haute vitesse réalise un gain appréciable qui varie de 2 021¥ à 9 208¥ par heure, pour les principales routes ferroviaires en compétition avec les lignes aériennes (Tableau 7.1).

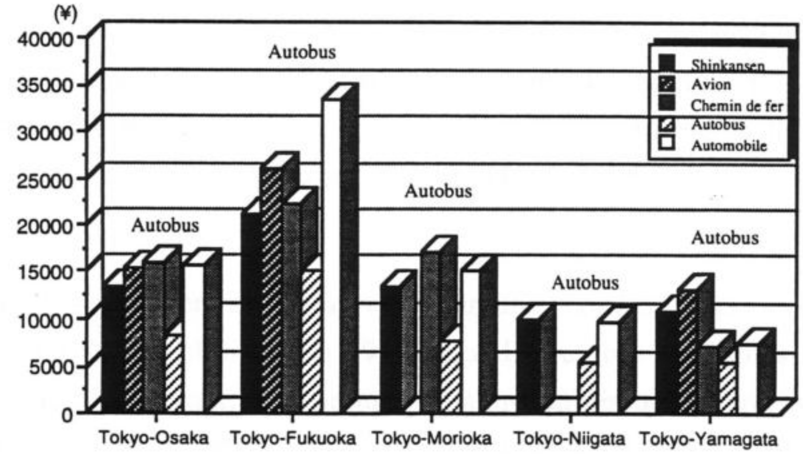
**Tableau 7.1: RAPPORT TEMPS-BÉNÉFICE ENTRE TROIS ROUTES SHINKANSEN ET AÉRIENNES (octobre 1992)**

| Route | Service | Temps de parcours | Tarifs (¥) | Temps/Bénéfice (¥/h) |
|---|---|---|---|---|
| Tokyo-Osaka | Nozomi | 2: 30 | 14 430 | 8 727 |
| | Avion | 2: 41 | 15 390 | -- |
| Tokyo-Fukuoka | Hikari | 5: 44 | 21 300 | 2 021 |
| | Avion | 3: 09 | 26 050 | -- |
| Tokyo-Yamagata | Tsubasa | 2: 27 | 10 810 | 9 208 |
| | Avion | 2: 51 | 13 020 | -- |

Sources: Indicateurs du Groupe JR et des Lignes aériennes japonaises (JAL) pour octobre 1992.

(3) Japan's Airlines Step Up Service. New-York Times. 14 mars 1965. p.21.

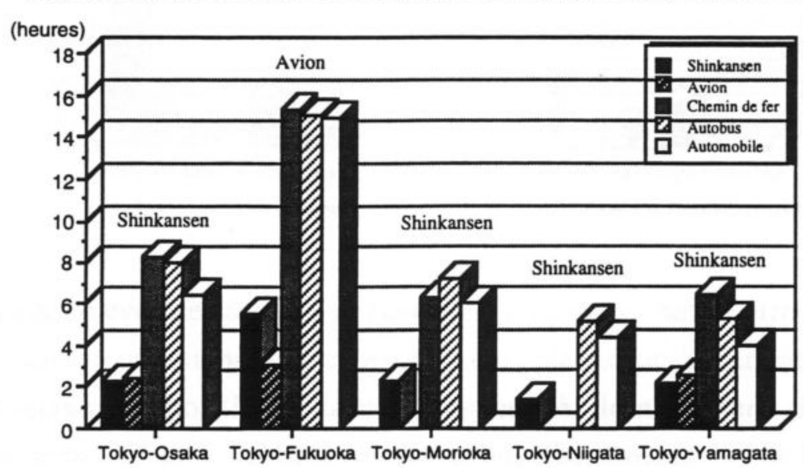
**Figure 7.7a: TARIFS PAR MODES DE TRANSPORT, octobre 1992**




Note: La base de comparaison est le tarif régulier en classe économique d'une gare du Shinkansen à une autre.

A l'exception du trajet Tokyo-Fukuoka, le voyageur pressé à tout intérêt à emprunter les trains Shinkansen en service ultra-rapide (figure 7.7b). Ils permettent des temps de déplacements surpassant la concurrence, tout en offrant une ponctualité hors pair. En 1991, sur la ligne Tokaido, le retard moyen enregistré par les rames était de 36 secondes (4). Ce chiffre est infime en comparaison avec le temps perdu dans les embouteillages autoroutiers ou dans la congestion des aéroports.

**Figure 7.7b: TEMPS DE PARCOURS PAR MODES DE TRANSPORT, octobre 1992**



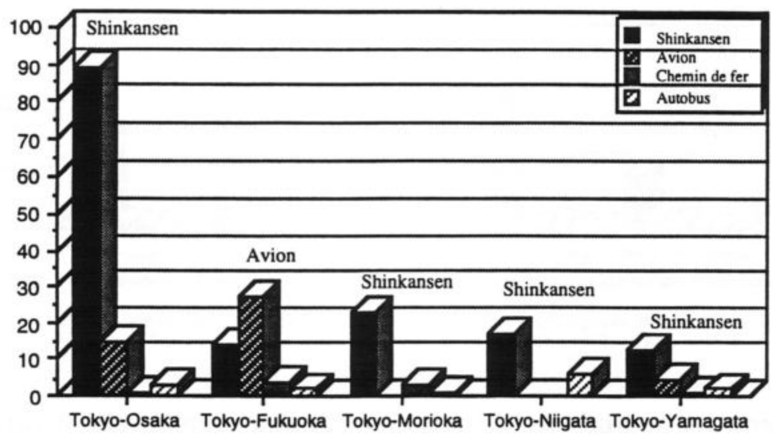

Note: La base de comparaison est le temps de parcours d'une gare du Shinkansen à une autre.

(4) Donnée fournie par l'administration de la Compagnie JR Central.

En plus d'offrir une fréquence inégalée (sauf à destination de Fukuoka) et élevée de départs entre les différents points du réseau, le train s'avère très flexible pour sa clientèle qui est constituée à 70% de personnes voyageant par affaire (figure 7.7c). Les gares du réseau étant localisées au coeur des cités, il permet des déplacements avec aisance d'un centre-ville à un autre, là où sont regroupées les principales fonctions socio-économiques des agglomérations urbaines. Le transport aérien n'offre pas cet atout. Par rapport à celui qui emprunte l'avion, l'usager du Shinkansen, sauve un temps précieux qui est gaspillé dans les déplacements entre l'aérogare et le centre-ville.

Les nombreux départs quotidiens offrent au voyageur, une liberté de mouvement qui s'apparente à celle dont dispose l'automobiliste. En 1992, pour l'ensemble des lignes Shinkansen, 741 rames circulent quotidiennement d'un point à un autre du réseau. Le tronçon Tokyo-Osaka comptant à lui seul pour 38,9% de ces mouvements. A ce nombre, il faut ajouter les déplacements sur les lignes Sanyo, Tohoku et Joetsu, qui s'élèvent respectivement à 215 (29%), 138 (18,6%) et 100 (13,5%) (5).

**Figure 7.7c: DÉPARTS QUOTIDIENS PAR MODES DE TRANSPORT, octobre 1992**




Note: Pour le transport ferroviaire, seul les départs en service ultra-rapide furent compilés.

Alliée à la fréquence élevée des départs, la capacité d'accueil des rames offre chaque jour à la clientèle du Shinkansen un nombre très considérable de places sur l'ensemble du réseau. C'est ce précieux avantage qui positionne la concurrence très loin derrière (figure 7.7d). En comparaison, les appareils gros porteurs (p. ex. Airbus 300, Boeing 747 et DC-10) des trois

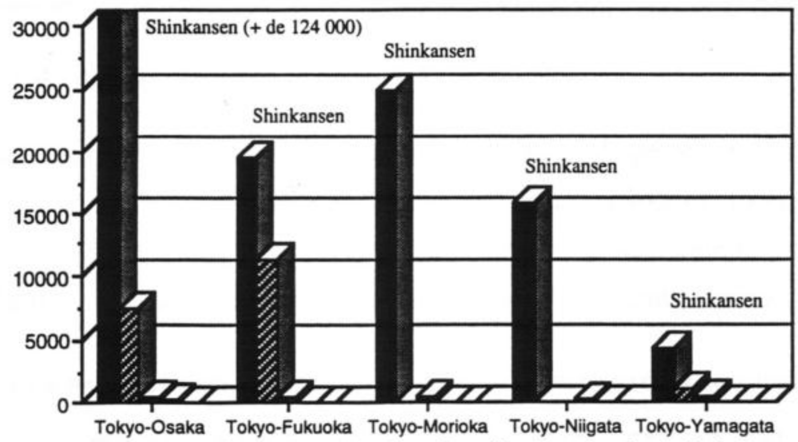
---

(5) JAPAN RAILWAYS GROUP (1992) <u>High Speed Railways in Japan: Present and Future.</u> p.1.

compagnies aériennes, effectuant la navette entre Tokyo et Osaka, ne peuvent proposer qu'environ six pour cent de ces sièges.

Chaque rame comprend des sièges en classes économique et affaires (classe verte), dont la plupart peuvent être réservés à l'avance moyennant un léger supplément de 500¥. Des voitures réservées aux non-fumeurs sont également disponibles sur tous les trajets. Les trains ont été conçus afin d'offrir un maximum de confort. Suivant le modèle de train et la destination, le voyageur peut s'alimenter grâce à la présence d'une cafétéria ou d'un restaurant. Des téléphones permettent de communiquer avec un abonné du système téléphonique résidant sur le territoire japonais. Depuis mars 1991, les ondes de la radio publique japonaise (NHK) sont accessibles sur le parcours du Tokaido.

**Figure 7.7d: SIEGES DISPONIBLES QUOTIDIENNEMENT PAR MODE DE TRANSPORT, octobre 1992**




Note: Pour le transport ferroviaire, seul les sièges disponibles en service ultra-rapide furent compilés.

Sources: Indicateurs du Groupe JR, des Lignes aériennes japonaises (JAL), de Japan Air System (JAS) et de All Nippon Airways (octobre 1992).

Deux types de trains (trois pour le Tokaido et le Sanyo) circulent sur chacune des lignes Shinkansen (Tableau 7.2). Le premier est composé de rames qui offrent un service accéléré, ne comprenant que des haltes qu'aux principales gares. Généralement fréquentés par des personnes pressées par le temps et parcourant de longue distance, ces trains permettent des déplacements rapides entre les points de desserte.

Quant au second choix, il comprend des rames plus lentes qui proposent un service local en s'arrêtant à toutes les gares. Sa clientèle est constituée de migrants alternants qui parcourent quotidiennement un nombre limité de gares, entre leur résidence et le lieu de travail ou d'étude, généralement situés dans la région de Tokyo ou d'Osaka. La fréquence de ces derniers ainsi que les services offerts, sont limités par rapport au premier type de train.

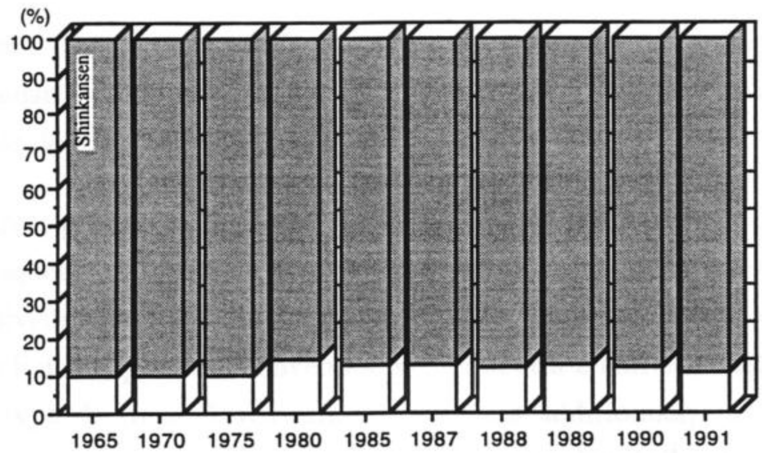
**Tableau 7.2: SERVICES OFFERTS SUR LES LIGNES SHINKANSEN AU DÉPART DE LA GARE DE TOKYO ET A DESTINATION DES POINTS TERMINAUX (octobre 1992)**

| Ligne | Service | Temps de parcours | Nombre de départs | Voitures par rame |
|---|---|---|---|---|
| **Tokaido** | *Nozomi* | 2: 30 | 2 | 16 |
| | Hikari | 2: 49 | 87 | 16 |
| | Kodama | 4: 12 | 30 | 16 |
| **Sanyo** | *Hikari* | 5: 44 | 14 | 6, 12 et 16 |
| | Kodama | (Pas de service direct) | | 6 |
| **Tohoku** | *Yamabiko* | 2: 36 | 23 | 12 et 16 |
| | Aoba | (Pas de service direct) | | 8 et 12 |
| **Joetsu** | *Asahi* | 1: 40 | 17 | 8 et 12 |
| | Toki | 2: 22 | 12 | 8 et 12 |
| **Yamagata** | *Tsubasa* | 2: 27 | 13 | 6 |

Source: Indicateur du Groupe JR pour le mois d'octobre 1992.

Les avantages du train rapide se reflètent dans ses statistiques d'opération. Il appert que c'est le mode par excellence pour les moyennes distances. Entre 1965 et 1991, le marché des déplacements par transport en commun, sur le tronçon Tokyo-Osaka, a été largement dominé par le Shinkansen (figure 7.8). La balance revenant à son plus féroce compétiteur, l'avion.

**Figure 7.8: PART DE MARCHÉ DU SHINKANSEN ET DE L'AVION (TOKYO-OSAKA), 1965-1991**




Source: JR Central.

Nonobstant, sur les long parcours le train à haute vitesse est déclassé par l'avion, qui s'avère alors le meilleur moyen de transport. Sur la liaison Tokyo-Fukuoka, les Lignes aériennes japonaises (JAL), Japan Air System (JAS) et All Nippon Airways (ANA) s'accaparaient 71% de

ce marché en 1985 (6). Toutefois, la mise en service entre ces deux points du train Nozomi est appelé à atténuer cette domination.

Finalement, le Shinkansen constitue un élément précieux qui concoure à un développement national s'effectuant en harmonie avec le respect de l'environnement.

Malgré les reproches qui lui sont fait à l'égard de la pollution sonore et des vibrations créées sur son passage, il permet des économies d'énergie appréciables en favorisant le transport en commun et en utilisant une source d'énergie peu polluante, l'électricité, laquelle est produite dans l'archipel. A cet égard, le train rapide est peu *énergivore*. Il ne consomme que respectivement 28,6% et 22,7% du carburant nécessaire au fonctionnement des avions et des automobiles (7).

### *La poule aux oeufs d'or des chemins de fer japonais*

En antinomie aux résultats financiers négatifs des Chemins de fer nationaux, depuis 1964, le réseau Shinkansen s'est avéré un succès de rentabilité sans précédant dans les annales ferroviaires japonaises et internationales. Sa contribution aux revenus tirés, par la société d'État, du transport ferroviaire des passagers, a augmenté globalement (figure 7.9). Cette part qui s'établissait à 13,3% en 1965, atteignait 43%, vingt ans plus tard. L'ouverture des lignes Sanyo, Tohoku et Joetsu et un trafic en croissance sur l'ensemble du réseau explique ces résultats (figure 7.10).

Favorisé par la haute densité de la population et par la géographie de l'archipel qui encourage une utilisation intensive du réseau dans son ensemble, le *bijou* des chemins de fer japonais n'a jamais enregistré de déficit commercial, sauf en 1964 et 1965 (figure 7.11).

A ces caractéristiques propres au territoire, il faut ajouter une grille tarifaire exclusive au *Super express du rêve*, laquelle a concouru à générer des gains. Suivant ce régime spécial, les usagers du Shinkansen doivent débourser une surcharge appelée *Super express* qui s'ajoute au tarif de base fixé pour les liaisons par train conventionnel, lequel est établi en fonction de la distance parcourue et du type de ligne ferroviaire. Ce montant additionnel, qui varie suivant les destinations entre trente et quarante pour cent du prix total d'un billet, permet de monnayer

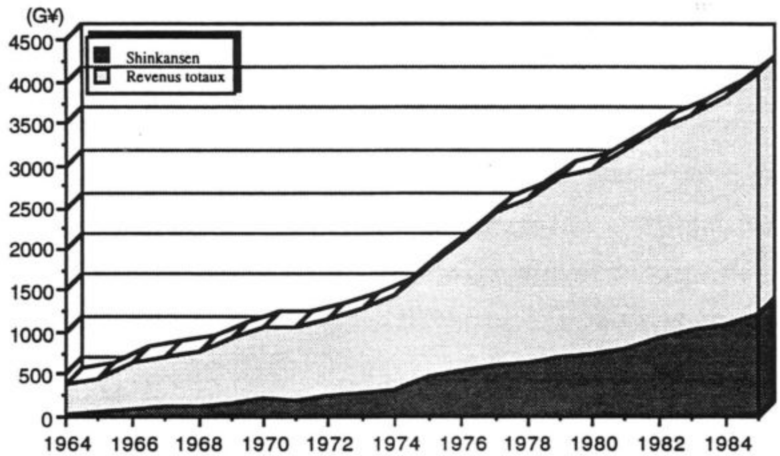
---

(6) JAPON. Chemins de fer nationaux japonais (1986) Shinkansen. p.11.

(7) CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY (1992) Central Japan Railway Company: Annual Report 1992. p. 17.

l'économie de temps réaliser par les voyageurs, tout en permettant d'éliminer les pertes d'exploitation si courantes sur le réseau ferroviaire japonais. En 1992, cette stratégie a permis à JR Est de tirer du Shinkansen, 24,9% de ses revenus ferroviaires globaux, malgré le fait que les lignes Tohoku et Joetsu n'avaient transporté que 1,2% de sa clientèle totale, par le biais d'un nombre réduit de voitures, soit seulement 5,3% de son parc de matériel roulant (8).

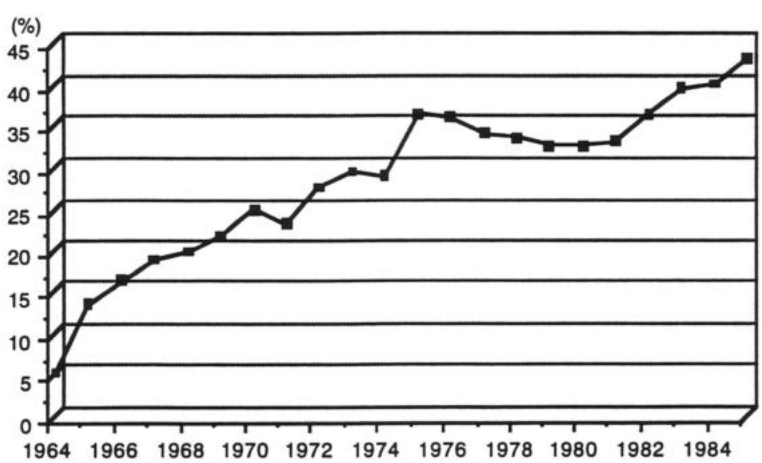
**Figure 7.9: REVENUS DU RÉSEAU SHINKANSEN ET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX, 1964-1985**




Note: Revenus des Chemins de fer nationaux = Revenus tirés du transport ferroviaire des passagers.

Source: Chemins de fer nationaux japonais.

**Figure 7.10: PART DU RÉSEAU SHINKANSEN DANS LES REVENUS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX, 1964-1985**




Dans le cadre de sa stratégie de mise en marché, les Chemins de fer nationaux introduisirent en 1983, les cartes mensuelle et trimestrielle FREX (*Free Express*) pour adulte et pour étudiant. Elles permettent aux personnes utilisant fréquemment le réseau, dans un couloir délimité, de

(8) EAST JAPAN RAILWAY COMPANY (1992) Fact Book 1992. pp. 12-13.

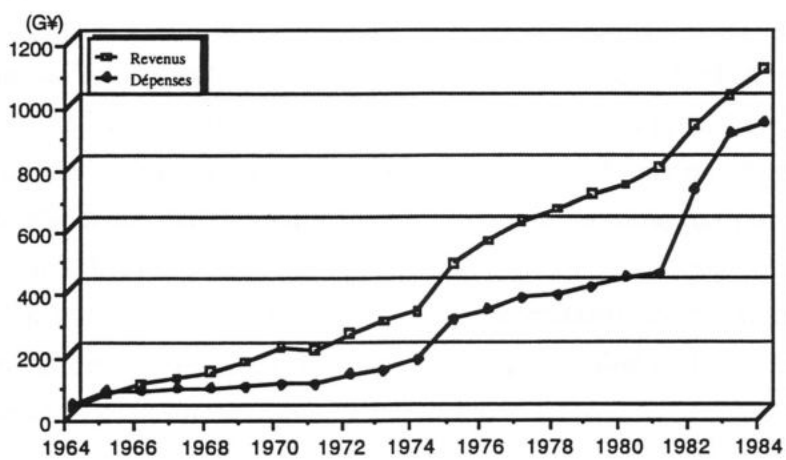
voyager à un tarif inférieur à ce qu'il en coûterait chaque jour pour l'achat de billets à l'unité. Par exemple, pour le trajet Tokyo-Shin-Yokohama (Kanagawa), l'aller-retour quotidien coûte 2 580¥, soit 79 980¥ pour une période 31 jours. La carte valide pendant un mois (45 420¥) permet d'économiser 56,7%, tandis que la trimestrielle (129 460¥) offre un rabais de 53,9%.

Afin de rendre abordable aux étrangers en visite touristique, un séjour dans l'archipel, les Chemins de fer nationaux, sur l'initiative du gouvernement offrent un forfait spécial à leur intention. Depuis mai 1981, ils bénéficient du privilège d'acquérir avant leur départ, le *Laissez-passer ferroviaire japonais*, auprès d'un des bureaux des Lignes aériennes japonaises (JAL) ou d'une agence de voyages autorisée.

Le touriste peut, suivant le type de laissez-passer choisi, se déplacer durant une, deux ou trois semaines, d'une façon illimitée, sur l'ensemble du réseau ferroviaire conventionnel et Shinkansen (sauf en service Nozomi). Il peut même emprunter certains autobus et traversiers opérés par le Groupe JR. Un supplément permet d'accéder à la classe verte.

Par ailleurs, les touristes voyageant sur les routes internationales des Lignes aériennes japonaises (JAL) peuvent réserver, dans les bureaux d'outre-mer de cette dernière, le siège qu'ils occuperont à bord d'un train Shinkansen. En compétition sur le marché intérieur, ces deux transporteurs ont développé un partenariat qui leur permet d'attirer des voyageurs sur les routes qu'ils desservent. Cette complémentarité profite à chacune des entreprises.

**Figure 7.11: REVENUS ET DÉPENSES POUR LE RÉSEAU SHINKANSEN, 1964-1984**

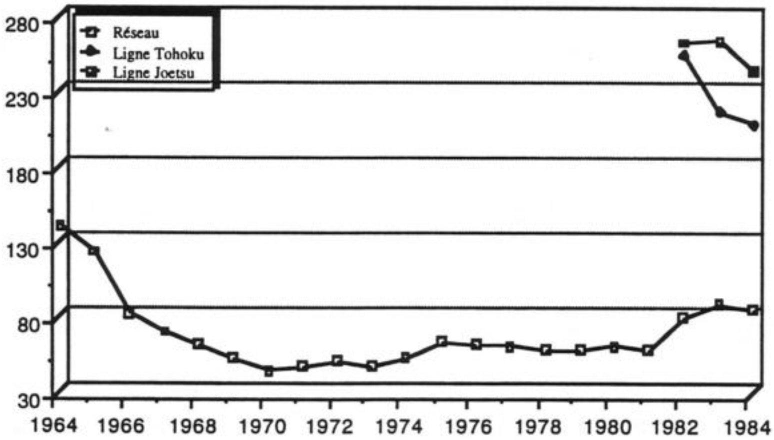



Source: Chemins de fer nationaux japonais.

La popularité et l'achalandage du couloir Tokyo-Osaka expliquent ces résultats positifs. Toutefois, l'ouverture des nouveaux tronçons a contribué à augmenter le ratio d'opération du

réseau (figure 7.12). Dans le cas du Sanyo, l'accroissement fut faible (+14,9) et s'échelonna sur une courte période, en raison de coûts de construction moyens, soit 1,7 G¥ par kilomètre. Quant aux lignes Tohoku et Joetsu la situation est fort différente. Alors que la ligne Tokaido ne coûta que 737 M¥ par kilomètre, pour ces tronçons, le prix d'un kilomètre de voie ferrée, s'éleva respectivement à 5,6G¥ et 6,3 G¥.

Figure 7.12: RATIO D'OPÉRATION DU RÉSEAU SHINKANSEN, 1964-1984




Note: Ratio d'opération = Dépenses sur les revenus. Un ratio inférieur à 100 = Profit.

La construction de ces tronçons amena le gouvernement japonais à investir plusieurs milliards de yens en raison de deux principaux motifs. La géomorphologie des régions traversées justifia l'établissement de plusieurs ouvrages d'art. La ligne Joetsu dont quarante pour cent du trajet s'effectue sous terre a nécessité le creusement de plusieurs tunnels dans les préfectures de Gumma et de Niigata. Trois des plus importants tunnels du réseau Shinkansen s'y retrouvent, soit le Dai Shimizu (22,2 km), le Haruna (15,4 km) et le Nakayama (14,6 km). Le Dai Shimizu est le plus long tunnel au monde traversant une montagne. A ces ouvrages s'ajoutent des centaines de ponts. Plusieurs sont particulièrement imposants, comme celui traversant la rivière Kitakami (Iwate), sur la ligne Tohoku, qui avec ses 3,9 km est le plus long ouvrage du genre au monde (9). Autre facteur ayant contribué à ces frais exorbitants, c'est que contrairement au Tokaido, là où il n'y a pas de tunnels et de ponts, la presque totalité de l'emprise de la voie, sur le Tohoku et le Joetsu, repose sur des viaducs antibruits.

Les travaux nécessaires sur le terrain pour établir l'emprise ferroviaire dans des conditions idéales aptes à favoriser le fonctionnement optimal du train dans ces contrées au relief difficile, ce qui est particulièrement vrai pour la route Tokyo-Niigata, furent gigantesques.

---

(9) Ibid., p. 16.

A la lueur de ces explications, il n'est donc pas surprenant de constater que le parachèvement de ces deux imposants projets de chemins de fer s'étendit sur plus de dix ans dans des conditions économiques défavorables où l'inflation galopante gonfla les coûts de construction. Leur ouverture entraîna un accroissement de 31,5 du ratio d'opération du réseau. Isolé du Tokaido et du Sanyo, le rapport de ces deux lignes s'est maintenu à plus de 200, au cours des trois premières années d'exploitation commerciale.

Des coûts de construction très élevés, alliés à un faible achalandage, mais en croissance, devraient étendre la période de réduction de ce chiffre et repousser leur rentabilité avant plusieurs années.

## Le réseau Shinkansen et l'évolution de la répartition spatiale de la population japonaise

Depuis 1960, un des principaux objectifs de la politique japonaise d'aménagement du territoire est de renverser la concentration de la population à l'intérieur de la mégalopolis, au profit d'un meilleur équilibre démographique sur l'ensemble de l'archipel. Comme il fut démontré, dans le chapitre précédent, le programme Shinkansen constitue un des éléments devant permettre de rencontrer ce but.

L'avènement du train ne constitue pas un des seuls facteurs pouvant expliquer la croissance démographique d'une préfecture ou d'une ville. Par exemple, les programmes de décentralisation industrielle, de logements et de construction du réseau autoroutier, adoptés durant les années 1960 ont contribué aussi à ce résultat. C'est dans cet esprit que le professeur Taniuchi (1984) dans son étude sur le réseau ferroviaire et le développement urbain du Japon, remarque:

> It would, however, be too simple to attribute the growth of the centers along the Tokyo-Fukuoka corridor to the commencement of the Shinkansen services, because the Shinkansen system was constructed to cope with the rapidly growing traffic demand caused by the urban and industrial development of the area which was too heavy a burden to be carried by the conventional system. (10)

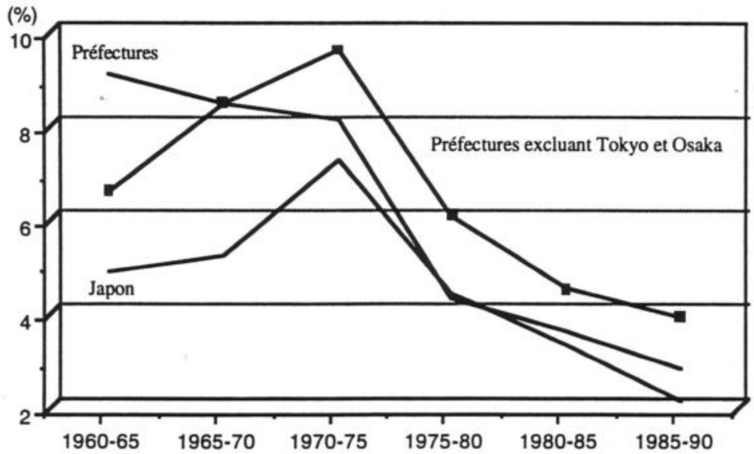
Nonobstant, la variable retenue, elle indique à un certain degré, la tendance de l'impact qu'a pu avoir ce système de transport sur la distribution de la population. A cet égard la figure 7.13a, démontre sans ambiguïté, que les préfectures situées sur le passage d'une des lignes Shinkansen

---

(10) TANIUCHI, Toru (1984) Japanese Urban Development and the Railway Network, 1880-1980. p. 119.

connurent une croissance démographique nettement supérieure à la moyenne nationale. Cela est d'autant plus vrai lorsque les régions de Tokyo et d'Osaka sont exclues de la somme des préfectures. Entre 1965 et 1990, leur performance fut supérieure aux deux grandes agglomérations. La figure laisse croire que dès le milieu des années 1960, le réseau existant et planifié a contribué à ralentir la concentration de la population dans les zones traditionnelles au profil de noyaux urbains en émergence ou en transformation, situés dans l'arrière-pays.

Figure 7.13a: CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DANS LES PRÉFECTURES DESSERVIES PAR LE RÉSEAU, 1960-1990



Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Japan Statistical Yearbook.

Les quatre autres figures 7.13 proposent une analyse comparative de la même variable, cette fois-ci en isolant l'incidence potentielle de chacune des lignes.

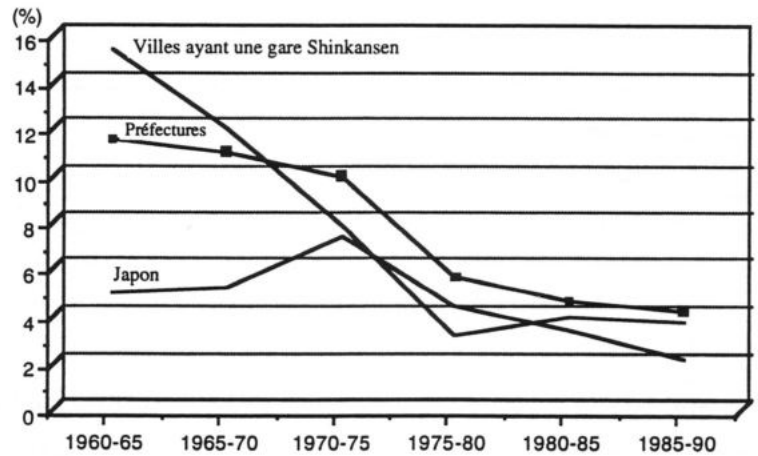
A partir de deux facteurs, soit les préfectures et les villes ayant une gare Shinkansen, en rapport avec la croissance démographique nationale, l'influence du réseau sur la population a été mesurée. Cette approche permet de comparer l'ascendance de ce mode de transport, afin de savoir si son impact se limite aux lieux d'arrêt des trains ou si sa diffusion rejoint l'ensemble d'une région. Ces données seront replacées dans le contexte démographique nippon.

Alors que le Tokaido et le Sanyo favorisaient une meilleure circulation et une répartition démographique plus équilibrée au sein de la mégalopolis, il appert que la mise en place des tronçons régionaux (Tohoku et Joetsu) ont favorisé la déconcentration de la population vers les centres urbains des préfectures. Toutefois, ces seules données ne permettent pas de démontrer si ce mouvement a favorisé également une décentralisation des activités socio-économiques vers l'arrière-pays.

Néanmoins, la tendance observée laisse croire que ces centres régionaux en émergence sont appelés à recevoir un nombre limité de fonctions concentrées dans la métropolis.

La figure 7.14 parle en ce sens, sachant qu'elle illustre une augmentation rapide des migrations alternantes. La courbe démontre que malgré le fait qu'une part plus importante de la population réside en dehors des trois grandes régions urbaines de l'archipel, un nombre grandissant de citoyens doit se déplacer sur de longues distances pour travailler ou étudier. Ce phénomène devrait s'accentuer avec les projets de développement urbain situés près du réseau et patronnés par les filiales immobilières de certaines compagnies ferroviaires du Groupe JR.

**Figure 7.13b: CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE AUTOUR DE LA LIGNE TOKAIDO, 1960-1990**




Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Japan Statistical Yearbook.

La configuration des axes de train rapide, ainsi que les mouvements passés démontrent que Tokyo attire toujours, *via* ce canal, les gens de l'arrière-pays, d'autant plus que l'accès à la capitale est facilité pour les personnes habitants dans les environs d'une gare Shinkansen.

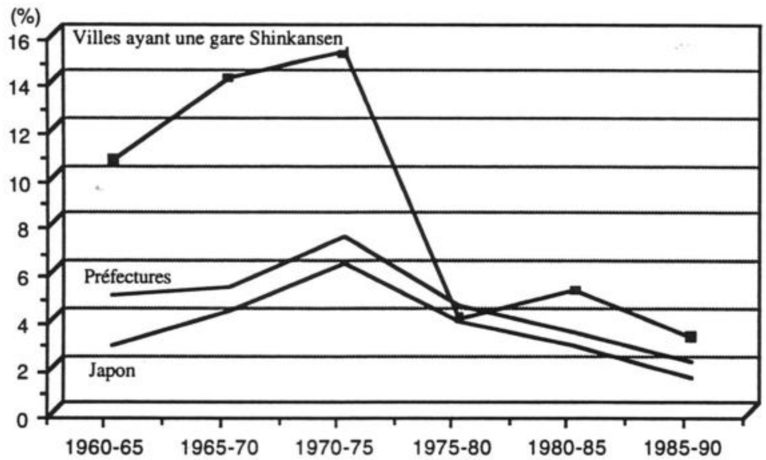
A l'exception de la ligne Tokaido, l'ensemble des données démontrent que la croissance de la population est supérieure dans les villes ayant une halte du réseau, que dans le reste des préfectures. A cet égard, les statistiques sur la population journalière des préfectures pour la période 1965 à 1985, confirment aussi cette tendance (figure 7.15).

Au mieux, les agglomérations où le train Shinkansen effectue un arrêt sont appelées à partager la croissance jadis quasi-monopolistique de Tokyo et d'Osaka. Le géographe Taniuchi en arrive à la conclusion suivante:

> The major finding of this study suggests that the railway network rather stimulated and reinforced the metropolitan dominance and the growth of the centers along the newly opened lines. If we are allowed to extend the definitions of a metropolis and

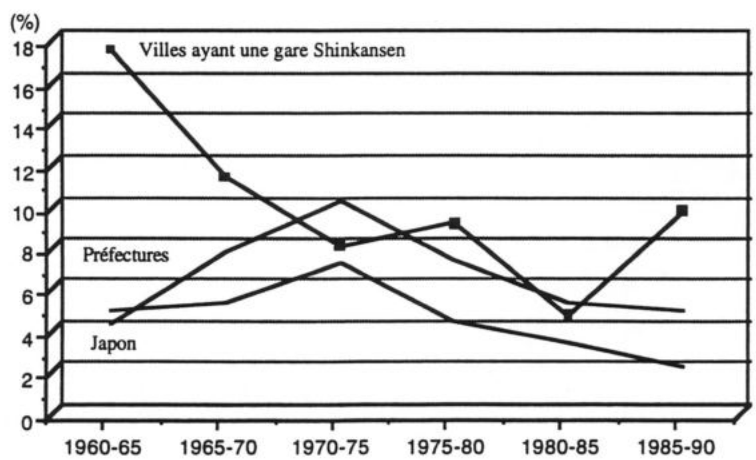
main spine, to take into account of the more rapid growth of the regional centers than the three metropolitan areas after the mid-1970s and the development of the new transport networks of super highways, Shinkansen lines and air services after the 1960s, the basic trend will not change in the near future. (11)

**Figure 7.13c: CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE AUTOUR DE LA LIGNE SANYO, 1960-1990**




Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Japan Statistical Yearbook.

**Figure 7.13d: CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE AUTOUR DE LA LIGNE TOHOKU, 1960-1990**

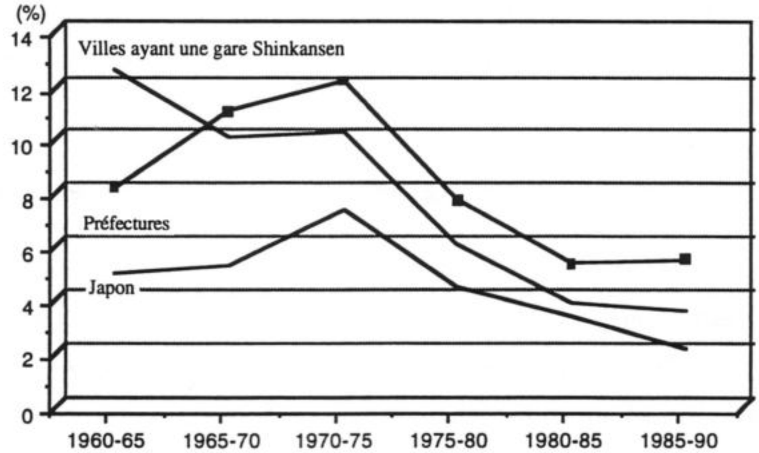



Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Japan Statistical Yearbook.

---

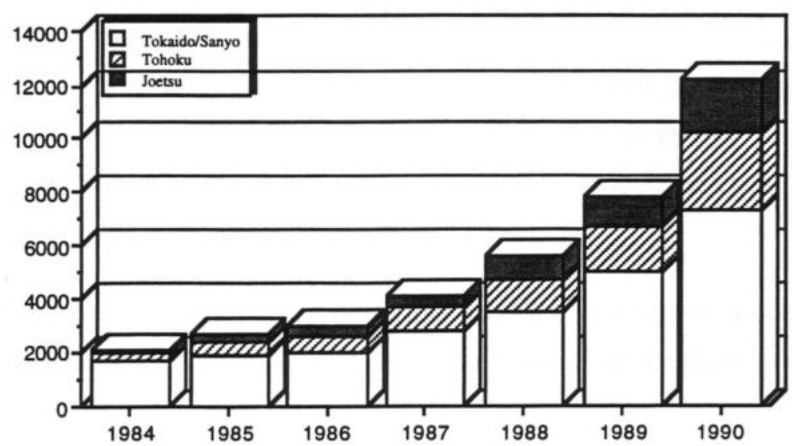
(11) Ibid., p. 121.

**Figure 7.13e: CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE AUTOUR DE LA LIGNE JOETSU, 1960-1990**




Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Japan Statistical Yearbook.

**Figure 7.14: DÉTENTEURS D'UNE CARTE SAISONIERE FREX, 1984-1990**




Source: JAPON. Ministère des Transports (1992) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1991). p. 34.

La figure 7.15 est manquante.

Afin d'éviter que la croissance démographique et socio-économique limite sa diffusion aux agglomérations régionales reliées par le réseau, des investissements majeurs devront être effectués pour connecter par le biais de liaisons ferroviaires rapides les petites communautés aux villes-arrêt du Shinkansen. C'est en ce sens que le ministère des Transports entend orienter son action dans les prochaines années afin de réduire les déserts régionaux (12). Il oeuvre à la promotion de la compression des temps de déplacements et de transferts, par l'amélioration des services entre les points du réseau ferroviaire conventionnel et Shinkansen, ce qui s'avère laborieux en raison des différences d'écartement de la voie. La création du Fonds de développement ferroviaire et la mise en service du mini-Shinkansen constituent des pas dans cette direction.

## La valeur des propriétés foncières

Un des bienfaits du réseau Shinkansen, c'est qu'il rapproche les agglomérations de l'archipel l'une par rapport à l'autre rendant d'autant plus faciles les échanges interrégionaux, tout en libérant les grands centres urbains de la pression démographique. Toutefois, reflet de la précarité des sols, l'ouverture des lignes a un effet pervers, c'est-à-dire qu'il est un créateur d'inflation notamment au niveau des propriétés foncières. Le Shinkansen diffuse ce problème qui a rendu inabordable, l'achat de terres au coeur de la région métropolitaine de Tokyo.

Ce phénomène est d'autant plus vrai pour les municipalités périphériques à la mégalopolis devenues avec la présence du train à haute vitesse des cités-dortoirs en forte croissance, fonction qui s'ajoute à un rôle de pôle régional déjà établi. Utsunomiya (Tochigi), située à moins d'une heure de la capitale est victime de sa popularité, sachant qu'en 1990, de l'ensemble des 47 chefs-lieux préfectoraux, elle est celle où l'indice des prix à la consommation a le plus progressé. Responsable de cette croissance, le prix des logements a augmenté entre 1985 et 1990 de 27,4%, en comparaison avec une moyenne nationale de 14,2% (13).

Des promoteurs immobiliers avides de bénéfices rapides et souvent associés à d'influents politiciens, n'hésitent pas à rafler des centaines d'hectares de terres dans des régions souvent

---

(12) JAPON. Ministère des Transports (1991) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1990). p. 5.

JAPON. Ministère des Transports (1992) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1991). pp. 22-26.

(13) Shinkansen Brings Inflation to Utsunomiya. Japan Times Weekly International Edition. 4-10 mars 1991. p. 2.

isolées, lorsqu'ils apprennent que le Shinkansen traversera cette contrée. Le plus bel exemple de cette pression inflationniste eut lieu dans les semaines ayant suivi la publication du programme politique de Kakuei Tanaka. En décembre 1972, l'Institut en recherche immobilière du Japon, dévoila qu'en six mois le prix des terrains avait augmenté en moyenne de huit pour cent pour l'ensemble du territoire [14]. C'est à la campagne, région visée par le programme d'extension du réseau contenu dans le plan Tanaka, que la croissance s'est le plus faite sentir, dépassant même l'évolution relevée dans les agglomérations urbaines.

La bataille pour la localisation du site d'essai du train à sustentation magnétique constitue un autre exemple où la politique et la spéculation foncière constituent un mélange néfaste à l'intérêt public. En 1990, après un intense démarchage, le député Shin Kanemaru chef de la puissante faction Takeshita au sein du Parti libéral-démocrate, a obtenu pour sa préfecture Yamanashi l'installation de la piste d'expérimentation d'une longueur de 42,8 km, si convoitée par plusieurs. Cette attribution fit la gloire du Parlementaire dans son bastion électoral, mais elle ne profita réellement qu'à quelques individus qui en tirèrent des bénéfices personnels.

> The top prize is likely to go to a small group of businessman and politicians who bought into a country club in Sakaigawa, a village south of Kofu that is to be the end of the line for the test track. The happy band of investors is said to include Mr Kanemaru and his protégé, a former prime minister, Mr Noboru Takeshita. Second prize goes to those who own 50 acres of marshland, which is to be made fit for building on with the help of soil excavated from the test-track's tunnels. Land in the neighborhood that a few years ago cost $5 a square foot is now selling for more than $50. Soon, say grinning farmers, it will be worth $500. [15]

## Les gares Shinkansen, des pivots d'aménagement du territoire

Depuis son inauguration le Shinkansen a eu des retentissements majeurs sur la structuration des mouvements de personnes. En parallèle, il facilite l'aménagement de régions, qui jadis avaient une faible valeur socio-économique pour les développeurs, les consommateurs et les résidents potentiels considérés comme excentriques par rapport aux principaux pôles d'activités de la mégalopolis. Progressivement au fur et à mesure de son extension, les planificateurs prévoyaient que les déséquilibres existants au sein de l'archipel s'atténueraient par la naissance de centres de services régionaux qui permettraient à l'arrière-pays de s'intégrer et de participer à un vaste réseau d'échange pan-national. Cette approche fut proposée dans le *Plan de développement global du territoire national* de 1969, afin d'y diffuser la prospérité déjà présente dans la région

---

(14) Urban Land Prices Rise After Tanaka Plan Bared. Japan Times. 15 décembre 1972. p. 2.

(15) All Aboard the Gravy Train. The Economist. 16 juin 1990. p. 68.

de la capitale, tout en offrant au peuple japonais des *havres* où ils pourraient y trouver une qualité de vie bonifiée.

Sans contredit, la construction du réseau a provoqué une déconcentration efficace des activités réunies au fil des ans dans les trois principales villes du pays à la faveur de noyaux intermédiaires. Progressivement, ce nouvel ensemble multipolarisé contribua à former une grande artère commerciale et résidentielle d'appoint.

Toutefois, ce processus s'est limité à une distribution linéaire des activités socio-économiques autour des axes ferroviaires Shinkansen et à quelques exceptions près, les petites communautés trop éloignées des villes-arrêt ne récoltèrent que peu de bénéfice de la nouvelle infrastructure. A cet égard, le train rapide a réorganisé la structure des échanges entre les pôles dominants de la mégalopolis et la périphérie. Il a introduit une relation plus équilibrée et partagée entre quelques agglomérations de taille intermédiaire, lesquelles sont appelées à devenir des relais entre leurs zones d'influence et les trois *soeurs cadettes* de l'archipel. Néanmoins, ces rapports sont toujours l'objet d'un contrôle exercé à partir des foyers décisionnels traditionnels. Par exemple, la plupart des magasins à rayons qui s'établissent à proximité des gares régionales sont des succursales d'entreprises ayant leur principale place d'affaires à Tokyo et Osaka (p. ex. Seibu, Takashimaya, Daimaru), tandis que la restauration minute à l'étatsunienne (p. ex. McDonald's, Mister Donut, Dunkin' Donuts) y domine.

Dans une perspective plus locale, la création de ces gares a eu un impact évident sur les territoires où elles furent établies. L'importance des tractations politiques entourant leur localisation, indique clairement leur rôle de premier ordre, notamment dans les régions situées hors de Tokyo et d'Osaka.

Pôle de développement primaire pour un espace, une telle halte ferroviaire engendre une synergie avec le milieu dans laquelle elle émerge. Dans sa périphérie immédiate, elle génère et retient des activités socio-économiques de grandes importances.

Dans plusieurs centres-villes matures l'avènement d'une halte Shinkansen fut l'occasion d'une transformation urbaine intensive de la zone immédiate. Ainsi, l'ajout du service de train rapide à une gare de chemin de fer traditionnelle a eu pour effet de modifier la structure commerciale environnante. Les cas d'Okayama, d'Omiya (Saitama) et de Morioka constituent les exemples par excellence de ce rajustement. L'environnement de ces gares longtemps dominé par les petits magasins spécialisés indistincts, a fait graduellement place aux complexes multifonctionnels, propriété de conglomérats japonais.

Par ailleurs, d'autres gares ont plutôt soutenu l'essor de fonctions déjà existantes. La croissance des stations balnéaires situées sur les lignes Tohoku et Joetsu est représentatif de ce processus d'appui. Tout comme pour le modèle précédent, les promoteurs privés appuyés par les pouvoirs publics, sont les principaux initiateurs des projets d'investissement immobilier. A cet égard, la privatisation des Chemins de fer nationaux a crée un nouvel acteur de taille en matière d'aménagement des espaces internes et adjacents aux gares. Les filiales ferroviaires du Groupe JR ont entrepris une diversification agressive de leurs activités, principalement dans le secteur lucratif des services aux consommateurs. A cet égard la philosophie de JR Central est claire:

> We have long worked to make our stations more than just departure and arrival terminals for rail passengers. Our goal in the area of station development is to create environments that everyone can enjoy. To fulfill this aim, we are striving to equip our stations with a number of services - including travel centers, restaurants, and shopping centers - that will encourage people to regard stations as a focal point of their daily activities. Our success stories in this area include Eki One at Nagoya Station and Asty at Shin-Yokohama and Kyoto stations. (16)

Dans cet esprit, JR Est gère depuis décembre 1990 le centre de ski Gala-Yuzawa, localisé sur la ligne Joetsu à proximité de la gare Echigo-Yuzawa (Niigata) (figure 7.16). Cet investissement s'est avéré bénéfique pour l'entreprise et pour la petite communauté. Durant la première saison d'activité, 370 000 personnes ont fréquenté cette station balnéaire, dont près de la moitié y eurent accès par le train à haute-vitesse (17). En plus de générer des revenus pour JR Est, les skieurs consomment localement plusieurs biens et services, comme les séjours hôteliers.

Cet exemple démontre l'impulsion économique que peut fournir un tel axe de transport sur un village des Alpes japonaises, jadis isolé, mais qui ce retrouve à 80 minutes de la capitale nationale grâce au Shinkansen. Avec l'aide des promoteurs privés, c'est ce type de développement que les planificateurs gouvernementaux entendent créer dans l'arrière-pays.

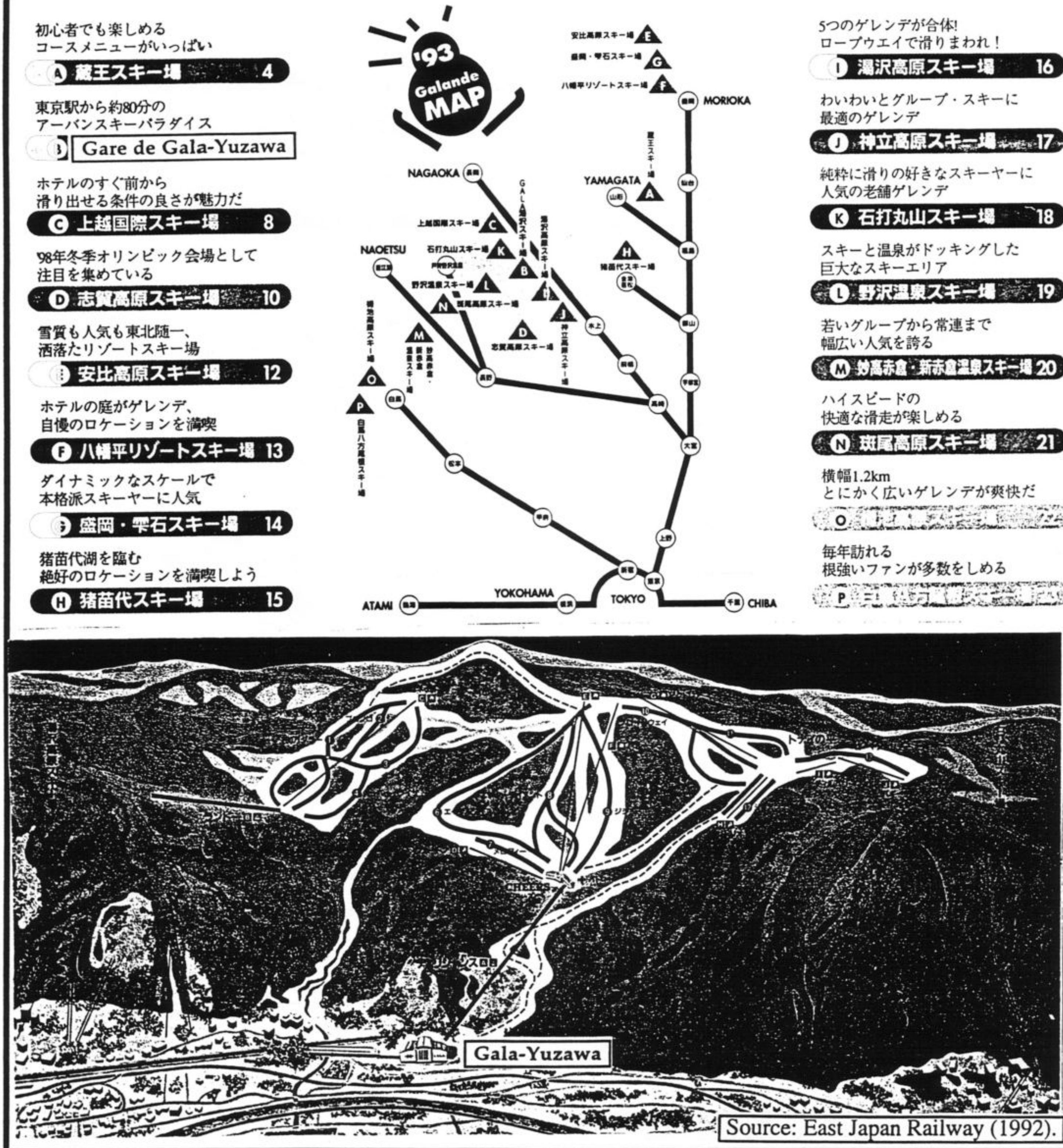
A court et moyen terme, c'est le tourisme engendré par le Shinkansen qui est le plus susceptible d'imprimer une nouvelle vigueur aux petits villages. Trop minuscule pour devenir des centres d'affaires, elle doivent miser sur la valorisation des caractéristiques physiques de leur territoire (p. ex. sources thermales). L'on ne doit pas s'attendre à ce que ces centres isolés deviennent des cités industrielles ou scientifiques. Un phénomène similaire a été relevé sur la route du TGV-Paris/Sud-Est.

---

(16) CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY (1991) Op.cit., p. 22.

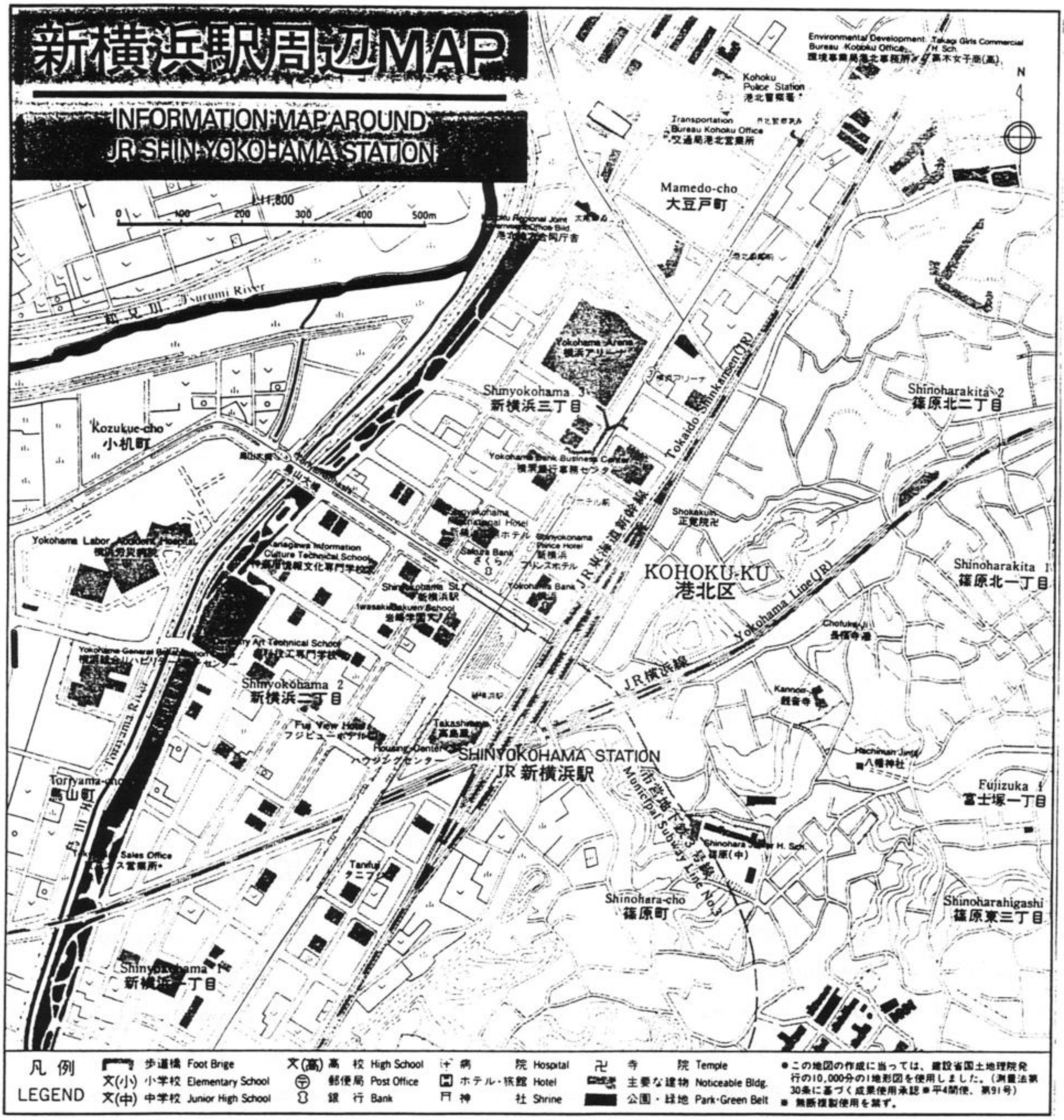
(17) EAST JAPAN RAILWAY COMPANY (1991) East Japan Railway Company: Annual Report 1991, pp. 24-25.

# Figure 7.16: LE CENTRE DE SKI GALA-YUZAWA




Source: East Japan Railway (1992).

# Figure 7.17: LE QUARTIER DE LA GARE SHIN-YOKOHAMA




Source: Central Japan Railway (1992). Orange Map.

> C'est peut-être le développement des activités touristiques dans les régions traditionnelles qui est le plus lié au TGV. Le développement du trafic de groupe, location de places ou de rames entières, vers les Alpes ou le midi méditerranéen, le nombre de personnes qui n'auraient pas voyagé sans le TGV montre l'attrait de ce moyen de transport rapide, confortable, moins cher que l'avion. La clientèle du 3e âge est un client privilégié du TGV vers les lieux de loisirs. A côté de ce tourisme, qu'on peut qualifier de "réceptif" on pourrait noter des effets de "tourisme-excursion", circuits touristiques de cars au départ des gares dans des régions intéressantes (Bourgogne...), tourisme gastronomique à Dijon et à Lyon. (18)

D'autres gares comme celle de Shin-Yokohama ont modifié littéralement leur environnement, ayant été construites en zone rurale. Ce type d'installation avait pour ambition de contribuer à décongestionner les vieux quartiers surchargés de Yokohama, par le biais de la multipolarisation des centres d'activités.

Cette gare constitue un exemple par excellence de l'importance que peut avoir ce type d'infrastructure pour un territoire (figure 7.17). Construite à quelques kilomètres du centre-ville de Yokohama, cette halte ferroviaire qui accueillit ses premiers voyageurs le 1e octobre 1964, a transformé la vocation du territoire qui lui a donné naissance. Implantée au milieu de rizières, de champs et de forêts, au fil des années, la gare, telle un puissant aimant, a octroyé une plus-value aux terres environnantes jadis réservées à l'agriculture. Autour d'elle, s'est développé un tissu urbain orienté vers l'industrie de services.

Autrefois abandonné à la nature, le quartier de Shin-Yokohama regroupe aujourd'hui des édifices à vocation commerciale, administrative et éducative, comme des hôtels, des restaurants, des institutions scolaires, des magasins, ainsi que des banques. Facile d'accès grâce à la présence du système de transport à haute vitesse, cette halte était promise à un brillant avenir dès son ouverture.

## 7.2 LE RÉSEAU SHINKANSEN ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

Qui pense aménagement du territoire songe aux impacts susceptibles d'être engendrés sur le développement économique régional par ces changements. En fonction de la politique japonaise d'aménagement du territoire, le programme Shinkansen s'est vu confier la mission de réorganiser les relations entre les régions de l'archipel. Ce processus n'a pas été sans conséquence sur l'activité économique de plusieurs agglomérations urbaines et préfectures. A cet

---

(18) CARALP, Raymonde (1988) Transports et développement régional: Les cas du Shin Kansen et du TGV Sud-Est. p.18.

égard, en décembre 1985 dans un article intitulé *Japon: l'effet Shinkansen*, le directeur adjoint du Service de la construction des Chemins de fer nationaux, Ryosuke Hirota, décrivait les principaux impacts qu'avait eu le réseau sur la vie japonaise:

> Indirectement, il concourt bien entendu à la *production nationale*. Le trafic du Shinkansen s'élève, jusqu'à présent, à environ 710 milliards de voyageurs X km, et le temps libéré, du fait de la réduction de la durée du voyage par rapport aux trains semi-express sur les lignes habituelles est estimé à 3 000 millions d'heures environ. La valeur en temps équivaut à 3,6 millions de yens à raison d'un salaire moyen de 1 200 yens par heure de travail. Il va sans dire que le Shinkansen a accru la productivité nationale et, ainsi, contribué au développement économique.
>
> Le deuxième effet indirect, c'est la contribution au développement des économies régionales. La stimulation du courant de trafic entre régions a non seulement apporté des améliorations sur le plan économique, culturel et du niveau de vie, mais elle a également apporté une plus grande compréhension des valeurs régionales par le développement du tourisme. (19)

Il s'avère difficile d'isoler le degré d'influence du Shinkansen des autres programmes gouvernementaux d'aménagement du territoire (p. ex. autoroutes) et d'établir avec certitude le rôle original joué dans ce processus par ce mode de transport. Néanmoins, il appert que l'analyse de certains indicateurs économiques, lorsque replacés dans le temps, ont révélé des modifications quantitatives importantes coïncidant très souvent avec l'ouverture des tronçons. Une telle corrélation apparente, même si elle ne s'avère pas indubitablement le résultat d'un rapport direct et absolu, mérite d'être considérée sérieusement.

La vitalité de plusieurs activités économiques dépend de la qualité d'accès que leur offre la présence d'infrastructures de transport situées à proximité. Ainsi, en Amérique du Nord la localisation des grands centres commerciaux aux carrefours des autoroutes n'est pas le fruit du hasard. C'est le résultat d'une stratégie planifiée de mise en marché visant à offrir un accès aisé à une clientèle largement motorisée. Bien que ce modèle de développement ait été transposé au Japon, il appert qu'en raison de l'importance des déplacements par chemin de fer, phénomène intimement lié aux contraintes spatiales de l'archipel, que les gares ont conservé ce rôle traditionnel de polarisation des activités socio-économiques.

Sensible à la notion d'accessibilité, le secteur tertiaire qui regroupe l'ensemble des entreprises de services et les commerces de ventes au détail, est intimement lié à la présence de systèmes de transport efficaces. Facilement polarisée autour des haltes ferroviaires, la croissance de ce

---

(19) HIROTA, Ryosuke (1985) Japon: l'effet Shinkansen. p. 681.

secteur constitue un indicateur sensible qui reflète l'influence économique qu'apporte le réseau à une région.

Aux fins de cette étude, deux bases statistiques regroupant les grandes sphères d'activités du secteur tertiaire ont été retenues comme indicateur, soit les données de l'Agence de coordination et de gestion administrative sur la croissance des entreprises de services et celles du ministère du Commerce International et de l'Industrie sur les commerces de ventes au détail. Elles couvrent respectivement les périodes 1960 à 1986 et 1964 à 1988. Pour mesurer et cerner les effets régionaux du train rapide, ces chiffres furent compilés en fonction de cinq entités géographiques représentatives: 1) le Japon; 2) les préfectures traversées par le train rapide; 3) les villes-gare du réseau ayant une population supérieure à 100 000 habitants; 4) la région de Tokyo; et 5) la région d'Osaka. L'annexe B regroupe pour chacun des tronçons les noms et la population des préfectures, ainsi que des villes-arrêt retenues.

Seules les données des villes-gare ayant un potentiel actuel ou prochain d'expansion importante ont été compilées. C'est le critère population (≥ 100 000 habitants) qui a permis d'établir ce choix. Ainsi, de petits villages comme Echigo-Yuzama ou Urasa (Niigata) sur la ligne Joetsu furent soustraits de l'analyse statistique.

### Le réseau Shinkansen un allié précieux pour l'expansion des entreprises de services

L'étude spatiale et chronologique des statistiques régionales démontre que la progression rapide du nombre d'entreprises du secteur tertiaire s'apparente dans plusieurs cas avec l'ouverture des tronçons du réseau.

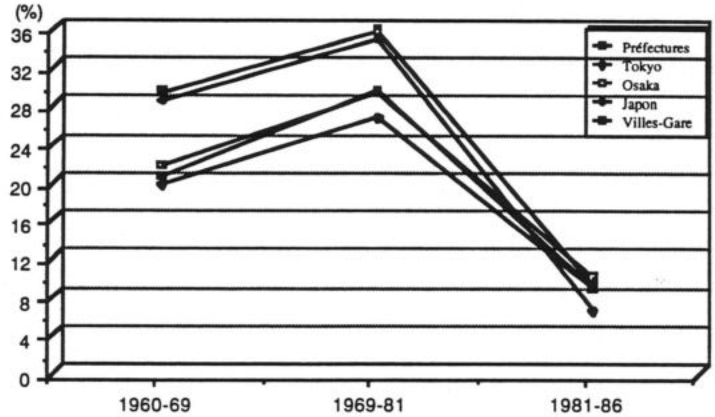
De 1960 à 1981, l'essor des établissements de services fut fulgurant comme l'illustre les figures 7.18. Bien que le succès de l'économie japonaise d'après-guerre fut dominé par l'industrie secondaire, une part importante de la main-d'oeuvre nippone oeuvrait dans le secteur tertiaire [(20)]. La performance économique du pays n'allait que favoriser ce mouvement touchant l'ensemble des grandes nations industrialisées. Soulevé par le *miracle économique*, ce secteur bénéficia de la nouvelle prospérité des citoyens japonais. La récession qui débuta en 1982 porta un coup dur à cette ère d'abondance.

---

(20) JAPAN STATISTICS ASSOCIATION (1987) Historical Statistics of Japan, volume 1. p. 389.

En 1955, 35,5% des travailleurs japonais étaient attachés au secteur tertiaire. Dix ans plus tard, cette part s'établissait à 43%, tandis qu'en 1975, ce chiffre atteignait 51,8%.

**Figure 7.18 a: CROISSANCE DU NOMBRE D'ENTREPRISES DE SERVICES AUTOUR DE LA LIGNE TOKAIDO, 1960-1986**

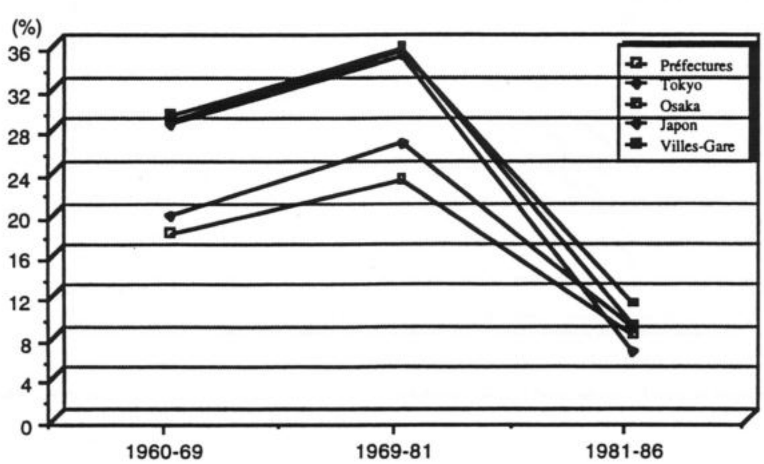



Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Establishment Census of Japan: volume 2: Results for Prefectures.

Alliées avec la croissance démographique et économique des décennies 1950 et 1960, les villes de Tokyo et de Osaka connurent sur leur territoire une progression très importante du nombre d'entreprises de services (figures 7.18a et b). Jusqu'en 1981, elles dominèrent nettement les autres agglomérations de l'archipel. La crise économique qui s'amorce en 1982, leur recul démographique, appuyé à cet égard par la volonté politique des dirigeants gouvernementaux et vraisemblablement les phases d'extension des réseaux Shinkansen et autoroutier ont contribué au déclin de ces pôles.

Bien qu'elles détiennent toujours une place importante au sein de l'échiquier national, l'essor du sous-secteur des services dans ces agglomérations a ralenti. Avec le début des années 1980, la région métropolitaine de Tokyo se classa à cet égard en deçà de la moyenne nationale.

**Figure 7.18b: CROISSANCE DU NOMBRE D'ENTREPRISES DE SERVICES AUTOUR DE LA LIGNE SANYO, 1960-1986**



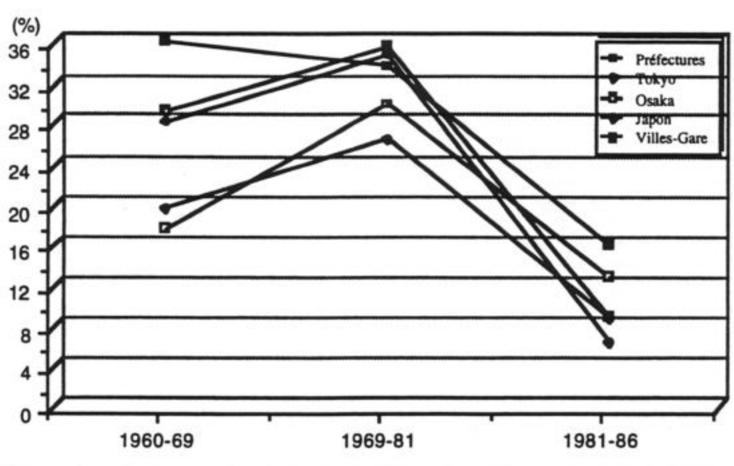

Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Establishment Census of Japan: volume 2: Results for Prefectures.

Entre 1960 et 1986, bien que les villes et les préfectures situées entre les points terminaux du Tokaido connurent une expansion supérieure à la moyenne nationale, celle-ci n'est que bien inférieure à celle des capitales du Kanto et du Kansai. Toutefois, à partir des années 1980 cet écart se réduira jusqu'à disparaître.

A l'opposé sur la ligne Sanyo où plusieurs agglomérations urbaines et développées sont présentes, la croissance se fera sentir aussi dans les endroits ayant une gare du réseau, alors qu'elles seront propulsées au même rythme que les régions métropolitaines de Tokyo et d'Osaka. En antinomie avec le dynamisme qui touche les villes-gare, l'arrière-pays ne bénéficiera que superficiellement de l'effet Shinkansen. Ces chiffres suggèrent une réorganisation et une consolidation des activités commerciales qui s'est limité aux lieux où s'arrête le train. C'est d'ailleurs à la même conclusion qu'en arriva Okabe (1977) dans son étude sur les impacts de la ligne Sanyo sur les communautés locales:

> The reduction of time-distance by the Shinkansen leads to greater social and economic interchange between the local train-stopping cities and the major central cities, and enables the local cities to undertake more of their own city functions. On the other hand, part of a local city's extensive commercial functions is likely to be taken over by the central cities.
>
> This will eventually lead either to the concentration or to the dispersion or shifting of city functions, with some cities prospering and other declining. At any rate, the Shinkansen triggers changes in the regional setup, which was previously based on slower transport (mainly the non-Shinkansen railway lines). These changes take place, for instance, in the distribution of the extensive city functions, intercity relationships, and in the connection between a city and its hinterland. (21)

**Figure 7.18c: CROISSANCE DU NOMBRE D'ENTREPRISES DE SERVICES AUTOUR DE LA LIGNE TOHOKU, 1960-1986**




Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Establishment Census of Japan: volume 2: Results for Prefectures.

---

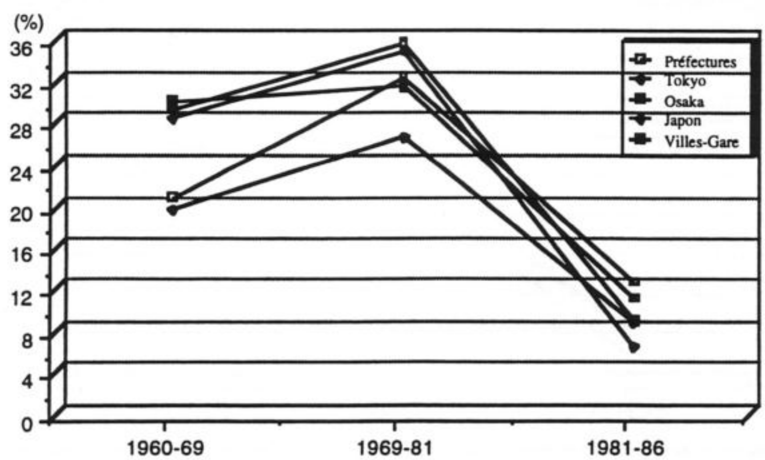
(21) OKABE, S. (1980) Impact of Sanyo Shinkansen on Local Communities. pp. 105-106.

En ce qui concerne les lignes Tohoku et Joetsu un phénomène similaire est perceptible (figures 7.18c et d). Il appert que l'essor des établissements de services s'est davantage répercuté dans les villes-arrêt que dans le reste des préfectures. Ces entreprises auraient eu une forte tendance à se regrouper dans les agglomérations du réseau. Cela au détriment des endroits non desservis par le train dont la clientèle fut drainée dans ces centres régionaux de transit ferroviaire. Toutefois, il faut noter que la performance de ces régions excentriques se compare avantageusement à la moyenne nationale.

La période 1981-1986, qui coïncide avec l'inauguration des lignes Tohoku et Joetsu, démontre notamment pour le lien Tokyo-Morioka, une concentration importante de la croissance dans les villes-gare. Même si la mise en place d'un train rapide ne doit pas être perçue comme un remède miracle contre les périodes de ralentissement économique, son arrivée dans plusieurs régions confrontées avec ce problème a contribué à y soutenir l'expansion.

> Alors que toutes les régions du Japon connaissent une certaine croissance économique de 1961 à 1970, la différence entre les résultats avec et les résultats sans le Shinkansen montre une très forte modulation au profit des régions desservies. Le modèle indique que les régions non desservies avaient été fortement ralenties dans leur développement. Dans quelques secteurs d'activité, certaines perdent des emplois, et ce malgré un gain net de croissance sur l'ensemble du pays (22).

Figure 7.18d: CROISSANCE DU NOMBRE D'ENTREPRISES DE SERVICES AUTOUR DE LA LIGNE JOETSU, 1960-1986




Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative. Establishment Census of Japan: volume 2: Results for Prefectures.

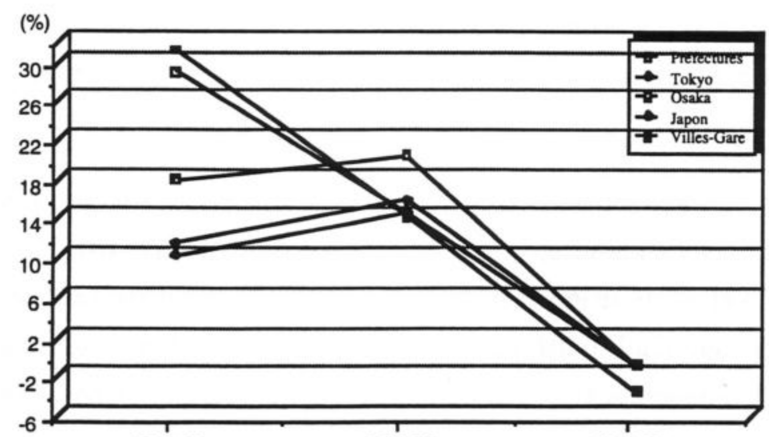
(22) PLAUD, Alain (1977) Les nouvelles voies ferrées à grande vitesse et l'aménagement du territoire au Japon. p. 390.

## Une gare et pas loin des commerces de vente au détail

L'environnement des gares japonaises est caractérisé par un regroupement important de commerces de ventes au détail. Coeur d'activité économique de plusieurs villes, ce lieu regroupe dans un faible rayon d'action plusieurs magasins à rayons et spécialisés. Lorsque ces centres sont desservis par une ligne ferroviaire traditionnelle, leur bassin d'attraction se limite généralement aux consommateurs ayant élu domicile à proximité. La construction d'une gare Shinkansen a pour effet d'élargir la sphère d'attraction d'une agglomération à plusieurs régions jadis trop périphériques pour y être accessibles en peu de temps, ce qui ne peut que susciter de nouvelles occasions d'affaires pour les commerçants établis à proximité de ce bâtiment.

Plaque tournante de transit pour les voyageurs de l'arrière-pays en provenance ou à destination des autres régions reliées au réseau, le centre-ville qui profite d'une halte Shinkansen et qui à su adapter sa structure commerciale à cette présence, ne pourra que prospérer. Si ces villes n'innovent pas en ce sens, afin d'offrir des produits en quantité et en qualité, comparables à ceux des grands centres commerciaux accessibles par le train rapide, elles risquent de perdre plusieurs clients. La compétition, qui auparavant était locale, devient nationale avec le réseau, sachant que l'information et les personnes peuvent circuler plus rapidement.

**Figure 7.19a: CROISSANCE DU NOMBRE DE COMMERCES DE DÉTAIL AUTOUR DE LA LIGNE TOKAIDO, 1964-1988**

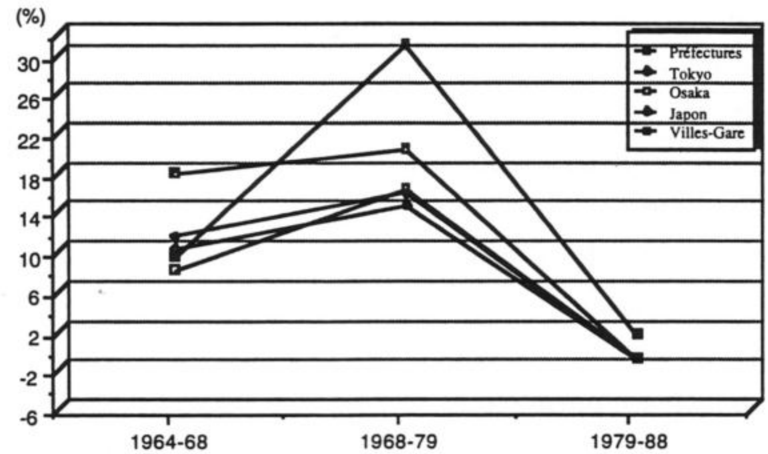



Source: JAPON. Ministère du Commerce International et de l'Industrie. Census of Commerce: Report by Industries (Cities, Towns and Villages).

Des statistiques analysées, il ressort avec évidence qu'à la suite de l'ouverture d'une telle installation, une croissance importante du nombre de commerces de détail est perceptible. Ce phénomène n'est pas banal, sachant que les chiffres obtenus pour les villes-gare démontrent un

écart appréciable par rapport à la moyenne nationale. Cette tendance a été observée dans le cas des lignes Tokaido (1964-1968) et Sanyo (1968-1979).

**Figure 7.19b: CROISSANCE DU NOMBRE DE COMMERCES DE DÉTAIL AUTOUR DE LA LIGNE SANYO, 1964-1988**




Source: JAPON. Ministère du Commerce International et de l'Industrie. Census of Commerce: Report by Industries (Cities, Towns and Villages).

Ce fait s'explique probablement par la volonté de plusieurs noyaux régionaux en émergence desservis par le Shinkansen, d'adapter leur environnement aux appétences anticipées. La croissance rapide, par rapport à des agglomérations matures comme Tokyo et Osaka, résulte du rattrapage important qu'ils devaient effectuer en vue de répondre aux nouvelles attentes. Ces besoins comblés, un ralentissement de l'augmentation amorcé durant la décennie 1970, portera l'accroissement dans ces endroits près de la moyenne japonaise. Ce qui suppose que l'effet Shinkansen est de portée limitée, sachant qu'une fois cet ajustement effectué, ces lieux connaissent un essor apparenté avec la tendance nationale.

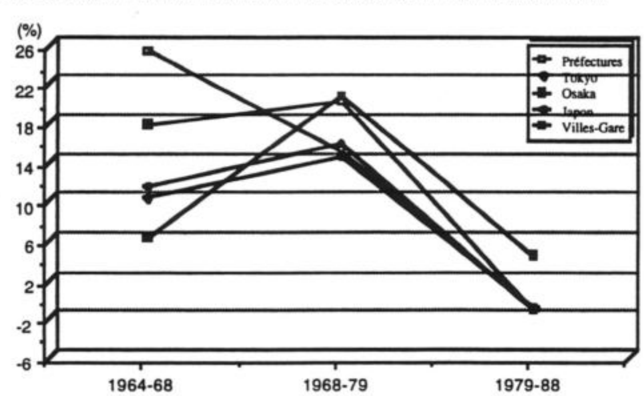
Un phénomène identique aux cas précédents s'est produit dans les régions desservies par les tronçons Tohoku et Joetsu. Toutefois, à la différence que ce *boum* s'y est produit bien avant l'inauguration du service ferroviaire. Annoncé au début des années 1970, la construction de ces lignes a propulsé la croissance des commerces de ventes au détail. La longue gestation du projet d'extension du Shinkansen et l'expérience passée expliquent ce développement anticipé.

Bien que l'essor du nombre de ces établissements fut affecté par la récession de 1982, la mise en service de ces chemins de fer a favorisé, pour la période 1979 à 1988, une augmentation supérieure à la moyenne nationale. Par ailleurs, comparé à la ligne Tohoku, il faut noter la performance inférieure de la zone concomitante au Joetsu, phénomène sans doute explicable par le petit bassin de population des communautés desservies et par la plus faible capacité d'attirer des nouveaux habitants en raison de leur localisation géographique.

Même si le réseau n'explique pas l'ensemble de ces changements, il constitue un élément d'attraction pour les commerçants. S'établir dans une ville-arrêt permet de se donner un domaine élargi de consommateurs et une visibilité certaine auprès de milliers de voyageurs.

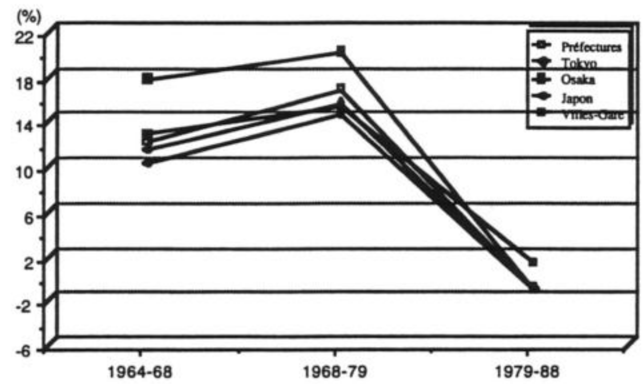
La perspective d'ensemble démontre que les villes-gare profitent, bien qu'inégalement, de l'effet Shinkansen. Comme pour l'industrie des services, ce modèle de développement ne s'est pas dispersé d'une façon équilibrée à l'intérieur des préfectures. A l'exception du Tokaido, l'ensemble des préfectures n'ont que peu bénéficié d'une croissance subséquente à l'ouverture du service à grande vitesse. Les données laissent entrevoir que les lieux d'arrêt sont les grandes gagnantes de l'avènement du réseau. Dans le cas des lignes Tohoku et Joetsu, durant la décennie 1970, la préparation intensive des villes-arrêt pour recevoir le train, a permis de dépasser en quelques années la croissance préfectorale, jadis supérieure. Le Shinkansen semblerait donc favoriser l'organisation et la centralisation dans un faible rayon d'action, des activités socio-économiques au désavantage de l'arrière-pays.

Figure 7.19c: CROISSANCE DU NOMBRE DE COMMERCES DE DÉTAIL AUTOUR DE LA LIGNE TOHOKU, 1964-1988




Source: JAPON. Ministère du Commerce International et de l'Industrie. Census of Commerce: Report by Industries (Cities, Towns and Villages).

Figure 7.19d: CROISSANCE DU NOMBRE DE COMMERCES DE DÉTAIL AUTOUR DE LA LIGNE JOETSU, 1964-1988




Source: JAPON. Ministère du Commerce International et de l'Industrie. Census of Commerce: Report by Industries (Cities, Towns and Villages).

## 7.3 ET POUR CONCLURE

Le Shinkansen a révolutionné les habitudes de vie de millions de citoyens nippons. Il a permis d'améliorer les échanges entre plusieurs régions auparavant difficilement accessibles à l'intérieur d'une période de 24 heures. Par ailleurs, il a soutenu le processus de déconcentration de la population vers des zones jadis considérées comme éloignées. C'est sa principale contribution à la politique japonaise d'aménagement du territoire.

Bien qu'il ait favorisé une déconcentration des activités à la faveur de quelques villes-gare et que le train offre aux gens de l'arrière-pays un accès plus rapide aux grands centres de l'archipel, ce développement s'effectue encore au détriment de ces derniers. Seul son extension vers les régions isolées saurait réduire ces déséquilibres.

# CONCLUSION

D'un programme conçu à l'origine afin d'améliorer les déplacements dans le couloir Tokyo-Osaka, la technologie Shinkansen a donné naissance au premier réseau de chemin de fer à haute vitesse au monde. Depuis la décennie 1960, c'est le principal pilier de la politique d'aménagement du territoire et de développement économique régional de l'État japonais. Bien qu'il ait été l'objet d'intenses convoitises politiques, le train rapide a néanmoins contribué au bien-être du peuple nippon.

Cette recherche s'est réalisée avec l'intention de vérifier une hypothèse générale, ainsi que deux hypothèses de travail. Les résultats obtenus, nous permettent de conclure sans hésitation à la validité du modèle d'analyse utilisé précédemment pour l'étude de la politique ferroviaire du gouvernement du Québec. Sans difficulté méthodologique, l'auteur a pu y recourir pour les fins de cette problématique.

Il s'avère, qu'au Japon et au Québec, comme dans la plupart des nations, la finalité du transport est de contribuer à la puissance de l'État en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Seuls les pouvoirs publics disposaient de la force légale et financière pour organiser et opérer cette *révolution ferroviaire*.

Par ailleurs, la politique gouvernementale relativement au programme Shinkansen est-elle le reflet des influences émanant des forces sociétales agissant sur le gouvernement du Japon? Il appert que oui. Toutefois, cette ascendance réelle est le fruit d'une petite portion de ces agents, soit les décideurs politiques et économiques placés dans les sphères stratégiques de commandement du pays. Le public détient davantage un pouvoir moral face aux décisions des gouvernants, plutôt qu'une authentique capacité d'imposer sa volonté face au programme. Le cas des résidents de Nagoya embarrassés par le bruit et les vibrations du train rapide, étant là pour le démontrer.

Ce réseau ferroviaire fut organisé afin de combler certaines lacunes engendrées par la croissance économique du Japon. A ces problèmes imprévus, des solutions élaborées par les planificateurs

gouvernementaux virent le jour durant la décennie 1960. Malgré l'objectivité et la bonne volonté de la plupart de ces technocrates, les desseins utilitaires qui menèrent à la création du programme Shinkansen, devinrent également une véritable mine d'or pour plusieurs politiciens et entrepreneurs de l'archipel. Plusieurs profitèrent des retombées générées par les contrats de construction et la plus-value des terrains situés sur ou à proximité du parcours du chemin de fer. A cet égard, l'étude des médias écrits indique que des intervenants sociétaux ont recours à leur pouvoir d'influence au sein de la société japonaise afin de modeler le programme suivant leurs ambitions et ce bien souvent sans égard à l'intérêt suprême de la nation. Le type de gestion adopté pour le réseau, c'est-à-dire la propriété publique étant à la base de ce dilemme.

Malgré les gains empochés par certaines personnes et entreprises, dans l'ensemble, le plan de développement du réseau s'appuie sur des intentions compatibles avec les besoins socio-économiques de la nation.

Finalement, le gouvernement du Japon par son intervention dans le secteur du transport ferroviaire, contribue-t-il à l'aménagement du territoire et au développement économique régional. La réponse à cette seconde hypothèse est plus difficile à formuler, sachant que la mise en place du réseau ferroviaire Shinkansen est récente. Toutefois, les données recueillies, ont permis de démontrer une certaine déconcentration des activités humaines au sein de l'archipel, mouvement façonné par les nouvelles lignes.

## Des leçons pour l'avenir

Depuis octobre 1964, l'expérience du réseau Shinkansen s'est avérée un succès incontestable. Toutefois, il faut se rappeler les prémices fondamentales ayant présidé à cette réussite, lesquelles constituent les atouts de la performance du train rapide nippon.

Ce programme fut davantage dicté par des considérations immanentes à l'environnement interne du Japon. Les caractéristiques humaines et physiques du territoire ont fourni les conditions par excellence permettant de maximiser la rentabilité socio-économique d'un tel système de transport, probablement plus que dans toute autre nation.

Le pays du Soleil Levant possède un territoire densément peuplé, où plus de soixante pour cent des citoyens sont concentrés dans la mégalopolis Tokyo-Osaka, soit 27,5% de la superficie totale de l'archipel. C'est une déterminante fondamentale que trop de planificateurs de pays faiblement densifiés ont tendance à éluder lorsqu'ils discutent des avantages qu'un tel train pourrait procurer à leur nation. A cet attribut, il faut ajouter le coût d'utilisation de l'automobile

et les nombreux inconvénients attendant le conducteur japonais sur les routes nationales (p. ex. embouteillages) qui rendent fort avantageux l'accès à ce moyen de transport.

Quatre facteurs qualitatifs expliquent la performance et la popularité qu'a connu le réseau ferroviaire Shinkansen dès son ouverture. La fréquence des départs quotidiens, la vitesse commerciale du train rapide, la sécurité des passagers, ainsi que le faible rapport qualité/prix des modes de transport concurrents sur les parcours de moyenne distance, sont à la base de sa compétitivité et de sa rentabilité.

Malgré les frais prohibitifs de construction de l'infrastructure, en raison de ses voies dédiées et de ses nombreux ouvrages d'art, le peuple japonais a pu se permettre d'établir entre les villes de Tokyo et de Fukuoka, les lignes Tokaido et Sanyo, sachant que les centaines de millions de passagers qui l'utiliseraient chaque année assureraient des bénéfices. Hors de ce couloir populeux, il s'avère beaucoup moins lucratif d'implanter ce système s'appuyant sur des moyens aussi exigeants en investissement et plus difficilement recouvrables à moyen terme.

Les dirigeants du Groupe JR le comprirent rapidement. Pour desservir l'arrière-pays et dans l'intention de rencontrer les objectifs gouvernementaux d'aménagement du territoire et de développement économique régional, ils se devaient d'appuyer la mise en place de trains rapides permettant d'offrir à un tarif et à une fréquence raisonnable un service de qualité. Le Shinkansen conventionnel n'étant point adapté aux régions peu densifiées, il fallait trouver une alternative qui éviterait d'engendrer d'importants déficits d'exploitation pour les transporteurs ferroviaires. L'amélioration des infrastructures de chemins de fer déjà existantes et l'utilisation partagée des voies, était la solution toute indiquée qui s'offrait en vue de prolonger le réseau à grande vitesse en dehors des corridors achalandés de l'archipel.

Compte tenu de ces paramètres, l'avènement du mini-Shinkansen était la solution tout indiquée pour desservir ces régions. Guidée par un même objectif d'efficacité ayant fait le succès du réseau Shinkansen, cette technologie allait permettre d'étendre cette tradition d'excellence, tout en respectant les conditions des nouveaux territoires et marchés.

L'expérience globale du Japon devrait aider les pays souhaitant se doter d'un train rapide à considérer ces déterminantes avant de porter leur choix sur un type de technologie ferroviaire particulier. C'est le seul moyen qui permettra d'établir un service maximisant le rapport qualité/prix, critère tant recherché par le consommateur, tout en ménageant le trésor public.

Avec le mini-Shinkansen, les aspects rentabilités financière et socio-économique se voyaient concilier. Dans ce même esprit, des nations comme la Grande-Bretagne avec son train IC-225,

l'État de la Nouvelle-Galles du Sud (Australie) avec son XPT et la Suède avec le X-2000 entendaient concilier les exigences des passagers avec du matériel ferroviaire adapté aux conditions de leur marché. Au moyen de systèmes d'inclinaison intégrés aux voitures (technologie pendulaire), ces trains atteignent des vitesses commerciales variant entre 200 et 250 kilomètres.

Au Japon, la rentabilité des opérations des trains à haute vitesse repose également sur la diversification des activités des compagnies ferroviaires qui les opèrent. Ainsi, le Groupe JR ne fait pas que gérer des chemins de fer, il oeuvre dans plusieurs domaines connexes à son activité principale. Ainsi, ces entreprises récupèrent habilement les dépenses effectuées par leurs clients en devenant propriétaires d'établissements hôteliers, de restaurants, de centres commerciaux et de villégiatures localisés à proximité de leurs installations ferroviaires. Cette approche intégrée permet d'augmenter les revenus, tout en minimisant les risques d'une concentration dans un secteur peu profitable.

Sur tous les continents, l'avenir et de surcroît la survie du transport ferroviaire des voyageurs passent par une modernisation des grands réseaux de chemins de fer en faveur de tronçons permettant la circulation de rames à grande vitesse. A cet égard, les décideurs nationaux doivent veiller à développer des solutions adaptées aux spécificités de leur territoire au profit de la simple *transplantation* de technologies performantes dans des environnements différents. C'est non seulement une question de maximisation des retombées socio-économiques et de rentabilité financière, mais aussi un moyen visant à favoriser un développement durable et efficace.

# BIBLIOGRAPHIE

ADIE, Robert et THOMAS, Paul (1987) Canadian Public Administration: Problematical Perspectives. Scarborough: Prentice-Hall, 629 p.

AOKI, Eiichi (1988) Socio-economic Transport Geography in Japan. Geographical Review of Japan. 61 (1): 150-158.

BÉLANGER, Laurent et al. (1983) Gestion des ressources humaines: une approche globale et intégrée. Chicoutimi: Gaëtan Morin éditeur, 432 p.

BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. Montréal: Agence d'Arc, 268 p.

BERELSON, Bernard (1952) Content Analysis in Communication Research. Glencoe: Free Press, 220 p.

BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois 1952-1973. Recherches sociographiques. 20 (2): 174-203.

BORGEAT, Louis et al. (1982) L'Administration québécoise: organisation et fonctionnement. Sillery: Presses de l'Université du Québec, 268 p.

CARALP, Raymonde (1988) Transports et développement régional: Les cas du Shin Kansen et du TGV Sud-Est. Hommes et Terres du Nord. 88 (1-2): 13-19.

CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY (1991) Central Japan Railway Company Annual Report 1991. Nagoya: Direction des communications, 43 p.

CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY (1992) Central Japan Railway Company Annual Report 1992. Nagoya: Direction des communications, 48 p.

DE BONVILLE, Jean (1988) Notes du cours: Analyse de contenu des médias I. Sainte-Foy: Université Laval, Département de communication publique.

DE LANVERSIN, Jacques (1970) L'aménagement du territoire et la régionalisation. Paris: Librairies Techniques, 394 p.

EAST JAPAN RAILWAY COMPANY (1991) East Japan Railway Company: Annual Report 1991. Tokyo: Direction des communications, 43 p.

EAST JAPAN RAILWAY COMPANY (1991) Fact Book 1992. Tokyo: Direction des communications, 20 p.

EASTON, David (1966) Systems Approach to Political Life. Boulder: Social Science Education Consortium, 22 p.

EASTON, David (1974) Analyse du système politique. Paris: Armand Colin, 488 p.

EDWARDS, George et SHARKANSKY, Ira (1978) The Policy Predicament: Making and Implementing Public Policy. San Franscisco: Freeman, 336 p.

ELIOT HURST, Michael (1974) Transportation Geography: An Overview. -In: ELIOT HURST, Michael (Éd.) Transportation Geography: Comment and Readings. New-York: McGraw-Hill, 525 p.

GAUTHIER, Benoît (Dir.) (1984) Recherche sociale: De la problématique à la collecte des données. Sillery: Presses de l'Université du Québec, 522 p.

GRAJDANZEV, A. (1943) Japan's Co-Prosperity Sphere. Pacific Affairs. 16 (3): 311-328.

GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. Paris: Dalloz, 1073 p.

GROTH, David (1987) Biting the Bullet: The Politics of Grass-Roots Protest in Contemporary Japan. Stanford: Stanford University, Département de science politique, Thèse de doctorat, 470 p.

HARADA, Katsumasa (1980) Technological Independance and Progress of Standardization in the Japanese Railways. The Developing Economies. 28 (3): 313-332.

HARADA, Katsumasa et al. (1986) Nihon no tetsudô: Seiritsu to tenkai *(Formation et développement des chemins de fer japonais)*. Tokyo: Nihon Keizai Hyôron-sha, 417 p.

HARADA, Katsumasa et al. (1988) Tetsudô seisakuron no tenkai: Sôgyô kara JR made 120 nen *(Développement de la politique ferroviaire: Des origines jusqu'à JR, 120 ans)*. Tokyo: Unyu Keizai Kenkyû Senta, 446 p.

HIROTA, Ryosuke (1985) Japon: l'effet Shinkansen. Transports. 310: 678-683.

ISOMURA, Eiichi (1972) Urbanization and City Planning Policies. The Developing Economies. 10 (4): 451-467.

JAPAN RAILWAYS GROUP (1992) High Speed Railways in Japan: Present and Future. Tokyo: Groupe JR, 21 p.

JAPON. Cabinet du Premier ministre (1957) Japan Statistical Yearbook 1957. Tokyo: Bureau de la statistique, 537 p.

JAPON. Chemins de fer nationaux japonais (1975) Shinkansen jû nenshi *(Le Shinkansen: Dix ans d'histoire)*. Tokyo: Direction générale du Shinkansen, 797 p.

JAPON. Chemins de fer nationaux japonais (1986) Shinkansen. Tokyo: Service des Affaires Internationales, 18 p.

JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (Plusieurs années) Establishment Censys of Japan: volume2: Resultats for Prefectures. Tokyo: Bureau de la statistique.

JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1987) Japan Statistical Yearbook 1987. Tokyo: Bureau de la statistique, 836 p.

JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1991) Japan Statistical Yearbook 1991. Tokyo: Bureau de la statistique, 842p.

JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1992) Japan Statistical Yearbook 1992. Tokyo: Bureau de la statistique, 840p.

JAPON. Agence de planification économique (1990) Annual Report on Business Cycle Indicators. Tokyo: Agence de planification économique, 241 p.

JAPON. Ministère du Commerce international et de l'Industrie (Plusieurs années) Census of Commerce: Report by Industries (Cities, Towns and Villages). Tokyo: Direction de la recherche et de la statistique.

JAPON. Ministère des Transports (1991) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1990). Tokyo: Bureau de la politique des transports, 50 p.

JAPON. Ministère des Transports (1992) Annual Report on the Transport Economy: Summary (Fiscal 1991). Tokyo: Bureau de la politique des transports, 82 p.

JAPAN STATISTICS ASSOCIATION (1987) Historical Statistics of Japan. Tokyo: Japan Statistics Association, volume 1 à 5.

KIENTZ, Albert (1971) Pour analyser les médias: L'analyse de contenu. Montréal: Hurtubise HMH, 175 p.

KUBO, S. (1980) Maintenance Sytem: Vehicules. -In: STRASZAK, A. et TUCH, R. (Éd.) The Shinkansen High-Speed Rail Network of Japan: Procedding of an IIASA Conference, June 27-30, 1977. Londres: Pergamon Press, pp. 397-407.

LANDRY, Réjean (1980) Introduction. -In: LANDRY, Réjean (Dir.) Introduction à l'analyse des politiques. Sainte-Foy: Presses de l'Université Laval, pp. 1-52.

LECLERC, Richard (1991) La politique ferroviaire québécoise et l'organisation du territoire (1867-1990). Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Thèse de doctorat, 613 p.

LEUNG, Chi-Keung (1980) China: Railway Patterns and National Goals. Chicago: University of Chicago, Département de géographie, 243 p.

MITCHELL, Bruce (1989) Geography and Ressources Analysis. New-York: Longman, 386 p.

MURAMATSU, Michio (1975) The Impact of Economic Growth Policies on Local Politics in Japan. Asian Survey. 15 (9): 799-816.

NISHIDA, M. (1980) The Shinkansen Project: Formation and Construction Setup. -In: STRASZAK, A. et TUCH, R. (Éd.) The Shinkansen High-Speed Rail Network of Japan: Procedding of an IIASA Conference, June 27-30, 1977. Londres: Pergamon Press, pp. 289-299.

ODELL, Lawrence (1940) Japanese State Railways Set New Records. Far Eastern Survey. 9 (9): 103-105.

OKABE, S. (1980) Impact of Sanyo Shinkansen on Local Communities. -In: STRASZAK, A. et TUCH, R. (Éd.) The Shinkansen High-Speed Rail Network of Japan: Procedding of an IIASA Conference, June 27-30, 1977. Londres: Pergamon Press, pp. 105-129.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (1988) Japon 1987/1988. Paris: Éditions de l'OCDE, 163 p.

ORGANISATION DES NATIONS-UNIES (1964) Super High-speed Trains in Japan. Transport and Communication Bulletin for Asia and Far East. 37: 16-18.

PLAUD, Alain (1977) Les nouvelles voies ferrées à grande vitesse et l'aménagement du territoire au Japon. Transports. 225: 387-393.

POULIOT, Marcel (1980) Le transport et la géopolitique: Analyse géographique. Sherbrooke: Université de Sherbrooke, Département de géographie, Bulletin de recherche no.51, 26 p.

QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? Québec: Direction des communications, 61 p.

QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1976) Devis relatifs à l'élaboration des schémas régionaux de développement et d'aménagement. Québec: Direction générale du développement régional, 183 p.

QUESNEL-OUELLET, Louise et BOUCHARD, Gilles (1979) Les transports urbains à Québec. Recherches sociographiques. 20 (2): 205-237.

ROBINS, Brian (1988) Pressure to Grow but will they Pay their Way? Far Eastern Economic Review. 16 juin 1988. pp. 68-69.

SIMEON, Richard (1976) Studying Public Policy. Canadian Journal of Political Science. 9 (4): 548-580.

TANAKA, Kakuei (1974) Le Pari japonais. Paris: Presse de la Cité, 248 p.

TANIUCHI, Toru (1984) Japanese Urban Development and the Railway Network, 1880-1980. Geographical Review of Japan. 57 (2): 111-123.

VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) The Canadian Political System Environment, Structure & Process. Toronto: McGraw-Hill-Ryerson, 572 p.

WOLFE, Roy (1962) Transportation and Politics: The Example of Canada. Annals of Association of American Geographers. 52 (1): 176-190.

All Aboard the Gravy Train. The Economist. 16 juin 1990. p. 68

# ANNEXE A

## FICHE D'ENREGISTREMENT DES DONNÉES POUR L'ANALYSE DE CONTENU DU JAPAN TIMES, NEW-YORK TIMES ET THE TIMES

**INFORMATIONS**

1.Titre:________________________________________

2. Date du document:________-________-________ 3. Page(s):________________

====================

**REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRET**

4. Nom du groupe relevé dans l'article:

( ) 0 Centrale syndicale ( ) 1 Conseil du patronat ( ) 2 Chambre de commerce
( ) 3 Entreprise privée ( ) 4 Parti politique:____________________
( ) 5 Groupes de citoyens ( ) 6 Groupes spontanés ( ) 7. Individu ( )
( )8 Presse ( ) 9 Organisation internationale ( ) 10 Gouvernement local

( ) 11 Gouvernement du Japon
( ) I Bureau du Premier ministre
( ) A Agence de planification économique ( ) B Agence de l'environnement
( ) C Agence nationale de l'aménagement du territoire

( ) II Ministère de la Construction ( ) III Ministère des Finances
( ) IV Ministère du Commerce International et de l'Industrie
( ) V Ministère des Transports
( ) A Chemin de fer nationaux japonais (Groupe JR)
( ) B Société de construction des chemins de fer japonais (JRCC)
( ) VI Ministère de l'Intérieur ( ) VII Ministère du Travail

====================

**REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE**

5. Noms de lieux repérés dans l'article:________________________________________

====================

**ASPIRATIONS INVESTIES**

6. Motivations intrinsèques face au réseau Shinkansen relevé dans l'article:

( ) 0 Ne s'applique pas
( ) 1 Aménagement du territoire
( ) a *Création de pôles urbains*
( ) b *Création de pôles commerciaux (et touristiques)*
( ) c *Création de pôles manufacturiers*
( ) d *Mobilité accrue des marchandises*
( ) e *Mobilité accrue des citoyens*
( ) f *Protection de l'environnement*
( ) g *Réduction de la congestion urbaine*
( ) 2 Développement économique régional
( ) a *Outil de création d'emploi*
( ) b *Outil de développement commercial (et touristique)*
( ) c *Outil de développement manufacturier*
( ) d *Outil pour améliorer la qualité de vie des citoyens*
( ) e *Outil pour accroître la concurrence intermodale*
( ) f *Outil pour réduire la consommation énergétique provenant de l'étranger*
( ) 3 Aspects socio-économiques
( ) a *Fiabilité du réseau*
( ) b *Électoralisme*
( ) c *Nationalisme économique*
( ) d *Diversification des activités commerciales du Groupe JR (JNR)*
( ) e *Construction ou extension du réseau*
( ) f *Modèle technologique à suivre*
( ) g *Exportation du savoir-faire Shinkansen*
( ) h *Modernisation / Recherche et développement (R&D)*

====================

**MOYENS FONCTIONNELS**

( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Participation directe
( ) 2 Financement du réseau (Coûts) ( ) 3 Privatisation
( ) 4 Aide technique ( ) 5 Réglementation économique ( ) 6 Réglementation de la sécurité

====================

**DIRECTION GÉNÉRALE DES PROPOS**

8. L'article est: ( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Favorable ( ) 2 Défavorable ( ) 3 Neutre

## ANNEXE B

## STATISTIQUE DE LA POPULATION DES VILLES-GARE

Voici la liste des villes-gare retenues aux fins de l'analyse de l'impact du réseau Shinkansen sur certains aspects du développement économique régional, ainsi que leur population pour 1990.

| Ligne Tokaido | |
|---|---|
| Tokyo (23 quartiers) | 8 163 127 |
| Yokohama (Kanagawa) | 3 220 350 |
| Odawara (Kanagawa) | 193 415 |
| Shizuoka (Shizuoka) | 472 199 |
| Kyoto (Kyoto) | 1 461 140 |
| Nagoya (Aichi) | 2 154 664 |
| Osaka (26 quartiers) | 2 623 831 |

| Ligne Sanyo | |
|---|---|
| Osaka (26 quartiers) | 2 623 831 |
| Kobe (Hyogo) | 1 477 423 |
| Himeji (Hyogo) | 454 360 |
| Okayama (Okayama) | 593 742 |
| Fukuyama (Hiroshima) | 365 615 |
| Hiroshima (Hiroshima) | 1 085 677 |
| Tokuyama (Yamaguchi) | 110 900 |
| Shimonoseki (Yamaguchi) | 262 643 |
| Fukuoka (Fukuoka) | 1 237 107 |

| Ligne Tohoku | |
|---|---|
| Tokyo (23 quartiers) | 8 163 127 |
| Omiya (Saitama) | 403 779 |
| Kumagaya (Saitama) | 152 122 |
| Takasaki (Gumma) | 236 463 |
| Nagaoka (Niigata) | 185 938 |
| Niigata (Niigata) | 486 087 |

| Ligne Joetsu | |
|---|---|
| Tokyo (23 quartiers) | 8 163 127 |
| Omiya (Saitama) | 403 779 |
| Oyama (Tochigi) | 142 263 |
| Utsunomiya (Tochigi) | 426 809 |
| Koriyama (Fukushima) | 314 651 |
| Fukushima (Fukushima) | 277 526 |
| Sendai (Miyagi) | 918 378 |
| Morioka (Iwate) | 235 440 |

Source: JAPON. Agence de coordination et de gestion administrative (1991) <u>Japan Statistical Yearbook 1991.</u> Tokyo: Bureau de la statistique, pp. 30-35.